

U N I V E R Z I T A K A R L O V A V P R A Z E

P R Á V N I C K Á F A K U L T A

Katedra trestního práva

R I G O R Ó Z N Í P R Á C E

DOKAZOVÁNÍ U TRESTNÝCH ČINŮ V DOPRAVĚ

SUBSTANTIATION OF CRIMINAL OFFENCES IN TRAFFIC

Konzultant: Prof. JUDr. Jiří Jelínek, CSc.

Zpracovatel: Mgr. Michal Jelínek

PROSINEC 2009

Prohlašuji, že jsem předkládanou rigorózní práci vypracoval samostatně
za použití zdrojů a literatury v ní uvedených.

V Olomouci dne 17. prosince 2009

.....

Michal Jelínek

O B S A H

I. Úvod	5
II. Trestná činnost v dopravě	9
1. Pojem trestné činnosti v dopravě	9
1.1. Trestné činy v dopravě	12
2. Pravomoc soudů u trestných činů v dopravě	16
3. Příslušnost soudů u trestných činů v dopravě	17
3.1. Věcná příslušnost soudů u trestných činů v dopravě	18
3.1.1. Specializace soudců na trestné činy v dopravě	19
3.2. Místní příslušnost soudů u trestných činů v dopravě	21
3.2.1. Výjimka z místní příslušnosti soudu u trestných činů v dopravě	24
III. Zvláštnosti dokazování u trestné činnosti v dopravě	26
1. Pojem dokazování	26
2. Předmět a rozsah dokazování u trestných činů v dopravě	29
3. Důkazy a důkazní prostředky, nepoužitelnost důkazu	37
IV. Důkazní prostředky u trestné činnosti v dopravě	40
1. Výslech obviněného	40
2. Výslech svědků	42
3. Některé zvláštní způsoby dokazování	46
3.1. Konfrontace	46
3.2. Rekognice	47
3.3. Vyšetřovací pokus	49
3.4. Rekonstrukce, prověrka na místě	50
4. Odborná vyjádření	51
5. Znalci a znalecké posudky u trestných činů v dopravě	54

5.1. Přípustnost znaleckého posudku předloženého stranou jako důkazu v trestním řízení	56
5.1.1. Přibrání znalce	58
5.2. Znalecké posudky z oboru zdravotnictví	61
5.2.1. Souhlas poškozeného s trestním stíháním, uplatnění znalců při zjišťování povahy zranění v případech, kdy poškozený odmítne dát orgánům činným v trestním řízení souhlas s vyžádáním lékařské zprávy o svém zdravotním stavu	62
5.2.2. Ublížení na zdraví, těžká újma na zdraví, smrt	66
5.2.3. Znalecké posudky z oboru zdravotnictví odvětví soudní lékařství	72
5.2.4. Znalecké posudky z oboru zdravotnictví, odvětví traumatologie, chirurgie ..	75
5.2.5. Znalecké posudky z oboru zdravotnictví, odvětví toxikologie	76
5.2.6. Dokazování stavu vylučujícího způsobilost u trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 201 trestního zákona po 1. 1. 2009	83
5.3. Znalecké posudky z oboru doprava	86
5.3.1. Znalecké posudky z oboru doprava, odvětví silniční doprava	86
5.3.1. Znalecké posudky z oboru doprava, odvětví železniční doprava	91
5.4. Znalecké posudky z oboru ekonomika	93
6. Posudek ústavu	93
7. Věcné a listinné důkazy	96
8. Ohledání	96
8.1. Protokol o nehodě v silničním provozu, fotodokumentace a plánec místa dopravní nehody	98
9. Vyšetření duševního stavu obviněného a svědka	102
V. Závěr	103
VI. Anotace v českém a anglickém jazyce	111
Seznam literatury	115
Příloha: Grafy znázorňující dopravní nehodovost v České republice v minulých letech z pohledu různých ukazatelů	120

I. Úvod

Předmětem této rigorózní práce je popis a rozbor jedné ze stěžejních procesních činností všech orgánů činných v trestním řízení ve všech jeho stádiích, kterou je dokazování, se zaměřením na dokazování u trestných činů v dopravě.

Přestože tuto trestnou činnost rozhodně nelze vztáhnout pouze na případy, kdy dojde k porušení právních předpisů na úseku silničního dopravy, je zcela zřejmé, že v praxi jsou právě tyto případy nejčastější. Pokud se týká dopravní kriminality, dovolím si vyslovit názor, že jen velmi těžko budeme hledat obdobný druh trestné činnosti, která se dotýká nás všech. Téměř každý z nás se totiž může prakticky denně stát buď jejím pachatelem na straně jedné nebo obětí (poškozeným) na straně druhé. Ať totiž chceme nebo ne, zejména se silniční dopravou jednoduše přicházíme do každodenního styku. I kdybychom během svého života nikdy neřídili žádné motorové či nemotorové vozidlo, což již samo o sobě není v dnešní době prakticky dost dobře možné, stejně budeme i jako obyčejní chodci účastníky provozu na pozemních komunikacích s příslušnými právy a povinnostmi z toho vyplývajícími.

Národní strategie bezpečnosti silničního provozu, která byla v březnu 2004 vypracována pod záštitou Ministerstva dopravy ČR, hodnotila stav na českých silnicích jako alarmující a dlouhodobě společensky nepřijatelný, přičemž bylo konstatováno, že funkční dopravní systém by měl poskytovat kvalitní přepravu, aniž by bylo nutné počítat s jeho negativními účinky.¹⁾ Domnívám se, že na tomto místě je snad zbytečné dodávat, že se toho do současné doby bohužel příliš nezměnilo, neboť faktická neutěšená situace na českých silnicích je každému z nás z vlastních zkušeností nebo alespoň ze sdělovacích prostředků dobře známa.

Pokud bychom se chtěli na tuto problematiku podívat řečí čísel, lze uvést smutnou skutečnost, že dopravní nehody jsou dnes v České republice

¹⁾ Národní strategie bezpečnosti silničního provozu, Ministerstvo dopravy ČR, březen 2004, s. 23.

skupinou vnějších příčin, na které umírá třetí největší počet osob a dokonce představují nejčastější příčinu úmrtí mezi lidmi do 35 let vůbec.²⁾ Jen v uplynulém roce došlo na našich silnicích celkem k 160 376 dopravním nehodám, při kterých bylo 992 osob usmrceno, 3809 těžce zraněno a 24 776 osob zraněno lehce, přičemž odhad hmotných škod se pohybuje okolo 8 miliard Kč.³⁾ Celkové ekonomické ztráty jsou však nepochybně mnohem vyšší. V roce 2006 došlo k 187 956 dopravním nehodám, přičemž celkové ekonomické ztráty z této dopravní nehodovosti činily 48,2 miliardy Kč, a to ještě do těchto ztrát nebyly zahrnuty subjektivní škody, mezi něž patří například bolest, utrpení apod. Při dopravních nehodách tak v České republice zemře přibližně 6x více osob než následkem vražd, kterým je však ze strany sdělovacích prostředků i společnosti věnována výrazně větší pozornost.⁴⁾ Z hlediska statistik Světové zdravotnické organizace (WHO) je pak pohled na tuto problematiku ještě tragičtější, neboť podle jejích prognóz zemře na všech silnicích světa v roce 2020 téměř 2,5 milionu lidí. Smrt pod koly aut tak zřejmě předstihne úmrtí v důsledku nemocí. Jestliže jsou pro pachatele násilných trestných činů celkem pochopitelně požadovány nejpřísnější tresty (což zohlednil i zákonodárce v novém trestním zákoníku, který zavádí přísnější tresty u úmyslných trestných činů proti životu a zdraví), zůstává tak trochu nezodpovězenou otázkou, proč je trestná činnost v dopravě, pokud při ní není způsoben fatální následek, společností v zásadě tolerována. Významnou roli zde zřejmě podvědomě sehrává skutečnost, že v naší společnosti převládá povědomí, že „každý řidič je pořád jednou nohou v kriminále“, tedy, že dopravní nehoda je něco, co se přece může stát každému z nás. Uvedené platí pro i státní orgány, zejména pro policii, kdy policisté „tradičně“ hlídají fotbalové chuligány a pochody několika málo extremistů monitorují stovky či tisíce policejních ozbrojenců. Je nasnadě, že na silnicích pak policisté chybí.

²⁾ Vnější příčiny úmrtí v ČR v letech 1994 – 2006, Český statistický úřad, prosinec 2007, s. 22.

³⁾ Statistika dopravních nehod za rok 2008. Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR.

⁴⁾ Srovnání počtu usmrcených v provozu na pozemních komunikacích s vraždami v letech 1990 až 2002, Národní strategie bezpečnosti silničního provozu – analytická část, Ministerstvo dopravy ČR, březen 2004, s. 5.

Vyjdeme-li z těchto stručně nastíněných hypotéz, je zřejmé, že se v případě dopravní kriminality rozhodně nejedná o téma okrajové, nýbrž o téma s celospolečenským záběrem a významem. V této souvislosti mohou poukázat na novelu zákona o provozu na pozemních komunikacích, trestního zákona a dalších právních předpisů provedenou s účinností od 1. července 2006 zákonem č. 411/2005 Sb., která mj. zcela nově zavedla do našeho právního řádu tzv. bodovací systém řidičů a v trestněprávní oblasti pak např. zcela nový trestný čin řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění podle § 180d trestního zákona. Právě s ohledem na stále probíhající diskuze o již provedených a nově navrhovaných úpravách tohoto bodovacího systému, které připravují zejména ministerstvo dopravy a jeho expertní komise, z nichž některé již měly dopad i na budoucí trestněprávní úpravu, mohu s plnou odpovědností konstatovat, že jde i o téma navýsost aktuální.

Z pohledu předmětu této práce nelze dále opomenout, že dokazování je v trestním řízení vedle rozhodování nejdůležitější procesní činností, neboť umožňuje zjistit skutkový základ pro vlastní rozhodování orgánů činných v trestním řízení.

Je přitom zřejmé a ani nelze jinak, že na dokazování u trestných činů v dopravě dopadají příslušná ustanovení trestního řádu tak, jak je tomu i při dokazování jiných druhů trestné činnosti. Nelze nicméně přehlédnout, že doprava sama o sobě jako taková má svá významná specifika, což následně platí jednak pro trestnou činnost páchanou v této oblasti, jednak logicky i pro její dokazování, při němž se často uplatní specifické prameny důkazů a z nich pramenící typické důkazní prostředky a důkazy.

Vzhledem k tomu, že jsem soudcem okresního soudu, který již téměř deset let působí na trestním úseku a projednává a rozhoduje právě trestní věci týkající se dopravní kriminality, přičemž těžiště dokazování navíc nyní spočívá právě v hlavním líčení před nalézacím soudem, hodlám ve své rigorózní práci popsat institut dokazování u trestných činů v dopravě zejména z pohledu soudní praxe, pochopitelně se zaměřením na ty důkazní prostředky, které jsou pro tuto oblast typické. Kromě teoretického výkladu této

problematiky proto hodlám některé své obecné úvahy demonstrovat i na konkrétních příkladech, s nimiž jsem se při své rozhodovací činnosti setkal, které by podle mého názoru mohly potřebným způsobem přispět k obohacení rozboru jednotlivých tematických okruhů. Rovněž bych chtěl popsat změny v dokazování dopravní kriminality, k nimž postupně v rozhodovací praxi soudů došlo, a to ať již na podkladě novel příslušných obecně závazných právních norem či v důsledku nové judikatury obecných soudů nebo Ústavního soudu. Dále považuji za nezbytné vypořádat se i s problematickými otázkami, které při dokazování u trestných činů v dopravě vyvstávají a rovněž si v této oblasti dovoluji nastínit i vhodné náměty *de lege ferenda*.

Vzhledem k tomu, že tato rigorózní práce vznikala v době, kdy již byl ve Sbírce zákonů publikován zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, který nabývá účinnosti dnem 1. ledna 2010 a současně ruší zákon č. 140/1961 Sb., trestní zákon, stručně poukáži v této práci tam, kde to bude vhodné, zejména na odlišnosti budoucí právní úpravy trestního práva hmotného v části týkající se trestných činů v dopravě.

Na závěr bych na tomto místě velmi rád poděkoval svému konzultantovi Prof. JUDr. Jiřímu Jelínkovi, CSc., který mi při přípravě i vlastním zpracování této práce vycházel velice vstřícně a předával mi podnětné rady a cenné zkušenosti.

II. Trestná činnost v dopravě

1. Pojem trestné činnosti v dopravě

Jak jsem již v úvodu naznačil, doprava dnes zcela nepochybně zasahuje prakticky do všech oblastí našeho života. S určitou mírou nadsázky se dá říci, že všechno kolem nás je vlastně doprava, neboť celý svět je v pohybu. Dopravují se informace, peníze, zboží i lidé do práce. To vše s sebou přináší i bezpočet právních problémů, z nichž mnohé nejsou řešeny buď vůbec, nebo jen sporadicky. Dalo by se totiž předpokládat, že doprava bude mít velmi podrobnou a speciální právní úpravu, která postihne všechna její hlediska a dopady. Rozsah problémů však dnes zaujímá mnohem širší pole působnosti, než s jakými počítaly (a často stále ještě počítají) právní předpisy vycházející stále z klasických dopravních prostředků, které však už dávno nejsou jedinými. Svá specifika mají např. nejružnější eskalátory a pohyblivé chodníky, přeprava kontejnerů i třeba obyčejná jízda na kolečkových bruslích (jde o chodce či nikoli?) apod.

Pokud se týká dopravy z hlediska jejích trestněprávních aspektů, je možno zmínit, že trestní právo bylo po celá minulá staletí soustředěno a zaměřeno - pokud se otázky zavinění týče - na úmysl, avšak zejména s rozmachem dopravy počátkem 20. století dochází v otázce subjektivní stránky trestných činů k určité dílčí změně a posunu směrem k nedbalostnímu zavinění. S nebezpečností dopravy si přitom lépe poradilo občanské právo, když odpovědnost za škody způsobené provozem dopravních prostředků systematicky zařadilo hned vedle a na základě stejného principu objektivní odpovědnosti, jak je tomu u odpovědnosti za škody způsobené zvláště nebezpečným provozem. Problémy vědomé a nevědomé nedbalosti v trestním právu, jak je přináší především doprava, jsou obecně známé a jejich řešení je buď velmi obtížné anebo, jak často tvrdí obhájci, bývá lacině překlenuto, kdy podle nich zejména závažnost následků dopravních nehod navozuje povědomí odpovědnosti za následek, která je jinak modernímu trestnímu právu cizí.

Zavinění se tak v dopravě dovozuje z lidského selhání, přičemž jednoznačně převažuje zavinění ve formě nedbalosti. Přitom je fakt, že se jen můžeme domýšlet, kolik je na našich silnicích úmyslu, alespoň eventuálního, o sebevraždách ani nemluvě.⁵⁾ Pro zajímavost mohu na tomto místě uvést, že soudní praxe považuje jednání obviněného, který sice chtěl usmrtit pouze sám sebe, avšak jím zvolený smrtící mechanismus (např. spáchání sebevraždy čelní srážkou s protijedoucím motorovým vozidlem) nutně zahrnoval reálnou hrozbu i pro život jiné osoby, pak lhostejnost k usmrcení někoho jiného je výrazem kladného vztahu obviněného k možnému vzniku takového následku (tj. k usmrcení přinejmenším řidiče protijedoucího vozidla) a jeho úmyslné zavinění ve smyslu § 4 písm. a) trestního zákona se tak vztahuje k trestnému činu vraždy podle § 219 trestního zákona.⁶⁾

Skutečností ovšem zůstává, že úmyslná trestná činnost v dopravě, která se váže na způsobení dopravní nehody při řízení motorového vozidla, je spíše výjimkou.

Z pohledu své soudní praxe pak musím potvrdit tezi, že následek je u trestných činů v dopravě skutečně velmi nahodilý. Jedna a tatáž chyba řidiče při řízení motorového vozidla nemusí někdy znamenat nic víc, než lehké zranění spolujezdce (o zcela zanedbatelném či dokonce žádném poškození vozidla ani nemluvě), avšak v jiném případě v důsledku stejné chyby dojde k vážné dopravní nehodě s totální deformací karoserie vozu, při níž zemře několik lidí, což s sebou poté logicky nese přísný trest. S postihem jízdy pod vlivem alkoholu je to obdobné. Jak výstižně uvádí Lata: „Okolnost, zda zcela opilý řidič jedoucí stokilometrovou rychlostí v obci bude potrestán pokutou nebo mnohaletým trestem odnětí svobody, závisí na náhodě, na tom, zda se mu někdo připlete do cesty. Pokud se však opilý řidič dostane z večírku domů bez nehody „ani neví jak“, může se jednat o povedenou historku sloužící k pobavení společnosti.“⁷⁾

⁵⁾ Friml, K. K některým otázkám obhajoby v dopravních věcech. Trestněprávní revue, 2008, č. 4, s. 97.

⁶⁾ Soubor TR NS, sešit 48, č. T 1121.

⁷⁾ Lata, J. Účel a smysl trestu. Praha : LexisNexis CZ s.r.o., 2007, s. 81 až 82.

Hlavní ideou postihu trestných činů v dopravě by tak nemělo být trestání následku, nýbrž jednání, což odpovídá zásadě prevence jako základní myšlence prolínající se celým naším právním řádem, která také našla výslovné vyjádření v celé řadě právních předpisů. Zde je možno poukázat například na zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník, který v ust. § 415 ukládá každému počínat si tak, aby nedocházelo ke škodám na zdraví, na majetku, na přírodní a životním prostředí.⁸⁾ Přímo z oblasti dopravy pak nelze nezmínit ust. § 4 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, kdy při účasti na provozu na pozemních komunikacích je každý povinen chovat se ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní, aby nepoškozoval životní prostředí ani neohrožoval život zvířat, své chování je povinen přizpůsobit zejména stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, povětrnostním podmínkám, situaci v provozu na pozemních komunikacích, svým schopnostem a svému zdravotnímu stavu.

Na straně druhé je však třeba konstatovat, že výsledky provádění zásady prevence v této oblasti, tedy předcházení dopravním nehodám, nejsou v praxi tak hmatatelné, jak bychom si přáli, byť zejména oddělení BESIP Ministerstva dopravy se v tomto ohledu poměrně činí (například mediálně zřejmě nejznámější celostátní bezpečnostní kampaň „Nemyslíš, zaplatíš!“ považuji za velmi zdařilou). Osobně proto souhlasím se závěrem, že bez důsledného využívání všech prostředků trestního práva při postihu dopravní kriminality zřejmě nebude možné zlepšit situaci na našich silnicích, a tím ani dosáhnout výrazného snížení počtu usmrcených v silničním provozu, což je také hlavní cíl Národní strategie bezpečnosti silničního provozu, podle níž by se měl do roku 2010 v České republice snížit počet usmrcených v silničním provozu na 50% úroveň roku 2002, což v číselném vyjádření představuje maximálně 650 usmrcených osob ročně.⁹⁾

^{8, 9)} Řeháček, J. K možnostem využití prostředků trestního práva při postihu kriminality v silniční dopravě. Trestněprávní revue, 2009, č. 6, s. 171.

1.1. Trestné činy v dopravě

Trestnými činy v dopravě je třeba rozumět trestné činy spáchané v souvislosti s porušením právních předpisů silničního, železničního, leteckého a plavebního provozu a provozu podzemní dráhy. V soudní praxi přitom zcela jednoznačně převažují trestné činy spáchané v souvislosti s porušením předpisů silničního provozu, konkrétně zákona č. 361/2000 Sb., ze dne 14. září 2000, o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů.

Většina trestných činů v dopravě je spojena s dopravní nehodou, což je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.¹⁰⁾

Ve své praxi jsem se rovněž setkal s nehodami motorových vozidel, které ovšem nebyly dopravními nehodami v tomto slova smyslu, neboť se staly jinde než na pozemních komunikacích, jimiž je třeba rozumět dopravní cesty určené k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti, které se dělí na tyto kategorie:

- a) dálnice,
- b) silnice,
- c) místní komunikace,
- d) účelová komunikace.¹¹⁾

Jako příklad mohu uvést nehodu motocyklu a osobního motorového vozidla, k níž došlo v areálu letiště v rámci konání sportovní akce. Při posuzování zejména otázky zavinění této nehody, pak s ohledem na místo nehody, která se nestala na pozemní komunikaci, nebylo možno jednoduše vycházet z pravidel silničního provozu stanovených zákonem o silničním provozu.

¹⁰⁾ Srovnej § 47 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu.

¹¹⁾ Srovnej § 2 odst. 1 zákona č. 13/97 Sb., o pozemních komunikacích.

V trestněprávní teorii jsme se v minulosti mohli setkat s polemikou, zda by trestné činy v dopravě měly mít speciální skutkové podstaty nebo zda postačí stávající poměrně roztržitá právní úprava. Podle současné právní úpravy se drtivá většina trestných činů v dopravě projednávaných okresními soudy soustřeďuje do ust. § 223 a § 224 trestního zákona, neboť v souvislosti s dopravní nehodou zpravidla dojde ke zranění osob. Pro úplnost je na tomto místě třeba uvést, že ust. § 224 odst. 3 trestního zákona je samostatnou základní skutkovou podstatou trestného činu ublížení na zdraví z nedbalosti¹²⁾ a nikoli kvalifikovanou skutkovou podstatou ve vztahu k ust. § 224 odst. 1, resp. odst. 2 trestního zákona, přestože o tomto charakteru citovaného ustanovení se doposud kupodivu nezmiňuje ani odborná literatura.¹³⁾

Speciální úpravu pak má ust. § 208 trestního zákona o neposkytnutí pomoci jiným osobám řidičem dopravního prostředku po dopravní nehodě, ust. § 201 trestního zákona o řízení motorového vozidla ve stavu vylučujícím způsobilost, dále ust. § 171 odst. 1 písm. c) trestního zákona o řízení motorového vozidla přes předchozí autoritativně vyslovený zákaz řízení rozhodnutím soudu nebo jiného státního orgánu, tedy o maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání.

Mezi trestné činy v dopravě je pak nutno zařadit i trestné činy obecného ohrožení ve formě úmyslné podle ust. § 179 trestního zákona (typicky jde např. o úmyslnou jízdu motorovým vozidlem na dálnici v protisměru), a ve formě nedbalostní podle § 180 trestního zákona (např. vjetí motorovým vozidlem na železniční přejezd a následný střet s vlakem), které se však v naší soudní praxi naštěstí vyskytují spíše ojediněle.

S účinností od 1. 7. 2006 bylo do trestního zákona zcela nově vloženo ust. § 180d trestního zákona o řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění a dále byla trestnost ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 201 odst. 1 trestního zákona rozšířena i na případy samotného výkonu určité

¹²⁾ Soubor TR NS, sešit 16, č. T 799.

¹³⁾ Srovnej např. Šámal, P. a kol. Trestní zákon. Komentář. II. díl. 6. vydání. Praha : C. H. Beck, 2004, s. 1336; Novotný, O. a kol. Trestní právo hmotné – II. Zvláštní část. 5. vydání. Praha : ASPI, a. s., 2007, s. 41.

činnosti, při které by pachatel mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku, a to ve stavu vylučujícím způsobilost, který si pachatel přivodil vlivem návykové látky, přičemž dosavadní skutková podstata obsahující určité zvlášť přitěžující okolnosti se s drobnými úpravami stala přísněji postižitelnou alternativou ve smyslu ust. § 201 odst. 2 trestního zákona. Jinými slovy řečeno, zákonodárce zpřísnil represi takového jednání, přičemž tento nastolený trend „udržuje“ (byť toliko v úmyslné formě zavinění) i nový trestní zákoník.¹⁴⁾

Jiné trestné činy již nejsou pro dopravu tak typické (např. trestné činy poškozování a ohrožování provozu obecně prospěšného zařízení dle ust. § 184 trestního zákona, neoprávněného užívání cizí věci dle ust. § 249 trestního zákona apod.).

Mnou nastíněná polemika o tom, zda by trestné činy v dopravě měly mít speciální skutkové podstaty či nikoli, již byla zákonodárcem s konečnou platností *de lege ferenda* vyřešena, a to tak, že ani nový trestní zákoník účinný od 1. 1. 2010 speciální skutkové podstaty trestných činů v dopravě neobsahuje. I nadále tudíž půjde o skupinu různých trestných činů, byť pochopitelně nově koncipovaných i nově označených,¹⁵⁾ než je tomu doposud.

Jedinou zásadní změnou v této oblasti, kterou nový trestní zákoník přináší, je tak vypuštění trestnosti řízení motorového vozidla bez příslušného řidičského oprávnění podle zvláštního zákona, které je ve stávající právní úpravě zakotveno v ust. § 180d trestního zákona. Nový trestní zákoník již tuto skutkovou podstatu trestného činu nezná, tudíž potrestání pachatele takového jednání již bude vesměs opět spadat (tak jako tomu bylo v období do 30. 6. 2006) pouze do roviny odpovědnosti za přestupek proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích podle § 22 zákona č. 200/90 Sb., o přestupcích.

Na tomto místě si dovoluji vyslovit názor, že cesta dekriminalizace řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění není zejména s ohledem

¹⁴⁾ Srovnej §§ 3 odst. 3 a 201 trestního zákona s §§ 13 odst. 2 a 274 trestního zákoníku.

¹⁵⁾ Srovnej např. § 143 trestního zákoníku o usmrcení z nedbalosti.

na přetrvávající vysokou nehodovost na našich silnicích šťastná. Z mého pohledu je tato nová trestněprávní úprava krokem zpět, jak o tom podrobněji pojednám v závěrečné části své práce. Byť je soudce při rozhodování vázán zákonem ¹⁶⁾ a tudíž soudy samozřejmě budou bezezbytku novou právní úpravu důsledně aplikovat, dovolím si z ryze praktického pohledu soudce okresního soudu poukázat i na skutečnost, že v důsledku této nové právní úpravy dojde po 1. 1. 2010 k nárůstu zatížení soudů, neboť trest uložený přede dnem nabytí účinnosti trestního zákoníku za čin, který již není trestným činem podle tohoto zákona, popřípadě jeho nevykonaný zbytek, nebude možné vykonat. ¹⁷⁾

Soudy tedy budou muset po 1. 1. 2010 urychleně rozhodovat o nevykonání již pravomocně uložených trestů (či o jejich poměrném snížení) za tento trestný čin, a to vesměs ve veřejném zasedání, ¹⁸⁾ neboť drtivá většina trestných činů řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění podle § 180d trestního zákona byla pachateli spáchána v jednočinném souběhu s trestným činem maření výkonu úředního rozhodnutí (a vykázaní) podle § 171 odst. 1 písm. c) trestního zákona a tudíž za jeho spáchání byly také ukládány úhrnné tresty. ¹⁹⁾

¹⁶⁾ Srovnej článek 95 odst. 1 Ústavy České republiky, § 79 odst. 1 zákona č. 6/2002 Sb., o soudech a soudcích.

¹⁷⁾ Srovnej § 419 trestního zákoníku.

¹⁸⁾ Srovnej § 465 trestního řádu.

¹⁹⁾ Např. judikáty R 2/2008 – I. a Soubor TR NS, sešit 40, č. T 1041.

2. Pravomoc soudů u trestných činů v dopravě

Vzhledem k tomu, že ve své rigorózní práci popisují problematiku dokazování u trestných činů v dopravě zejména z pohledu soudní praxe, nemohu se, byť jen krátce, nezmínit i o otázce pravomoci a příslušnosti soudu. Pochopitelně i zde platí obecná ustanovení trestního řádu, nicméně i tady nalezneme určitá specifika, která považuji za potřebné zmínit.

„Soudní pravomocí se rozumí souhrn oprávnění, která zákon přiznává soudům jako státním orgánům na rozdíl od oprávnění, která jsou přiznána jiným státním orgánům.“²⁰⁾ Pravomocí soudů v trestních věcech je v tomto smyslu rozhodování o trestných činech, trestech a ochranných opatřeních. Pravomoc soudu je tímto způsobem zakotvena v čl. 90 Ústavy, čl. 40 odst. 1 Listiny základních práv a svobod, § 2 písm. b) zákona č. 6/2002 Sb., o soudech a soudcích a § 13 trestního řádu.

Přezkum soudní pravomoci pak vyplývá nejen z povahy věci ale i z ust. § 314c odst. 1 a § 186 písm. b) trestního řádu. Soud tak musí po podání obžaloby zkoumat, zda věc, pro niž byla podána obžaloba (příp. návrh na potrestání), vůbec spadá do pravomoci soudů, tzn., zda skutek uvedený v žalobním návrhu vykazuje všechny znaky trestného činu. Zjistí-li soud, že skutek není trestným činem, postoupí věc podle ust. § 314c odst. 1 písm. a), resp. podle ust. § 188 odst. 1 písm. b) trestního řádu za použití § 171 odst. 1 trestního řádu jinému orgánu, pokud by skutek mohl být posouzen jako přestupek, jiný správní delikt nebo kárné provinění. U dopravní kriminality přichází v praxi nejčastěji do úvahy posouzení žalovaného skutku toliko jako přestupku²¹⁾ podle § 22 (přestupky proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích), § 23 (ostatní přestupky na úseku dopravy a přestupky na úseku silničního hospodářství) a § 30 (přestupky na úseku ochrany před alkoholismem a jinými toxikomaniemi) zákona č. 200/90 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, k jehož projednání jsou podle

²⁰⁾ Musil, J. a kol. Kurs trestního práva. Trestní právo procesní. Praha : C. H. Beck, 1999, s. 117.

²¹⁾ Srovnej § 2 odst. 1 zákona č. 200/90 Sb., o přestupcích.

současné právní úpravy řízení o přestupcích obsažené v ust. § 52 citovaného zákona příslušné obecní úřady nebo zvláštní orgány obcí nebo jiné správní orgány, stanoví-li tak zvláštní zákon.

Soud však může rozhodnout o postoupení věci v této fázi trestního řízení pouze v okamžiku, kdy po prostudování podané obžaloby (návrhu na potrestání) dospěje k jednoznačnému závěru, že žalovaný skutek není trestným činem, a to ať již v důsledku nenaplnění některého z formálních znaků skutkové podstaty trestného činu nebo vzhledem k nedostatku materiální stránky trestného činu. Postoupit věc tedy nebude možné v případě, že by soud měl závažné pochybnosti o právní kvalifikaci skutku jakožto trestného činu, kdy takové pochybnosti by bylo namístě odstranit zejména následným dokazováním v rámci hlavního líčení. Nicméně možnost postoupení věci k projednání jinému orgánu je s ohledem na ust. § 222 odst. 2 trestního řádu zachována i pro rozhodnutí soudu v hlavním líčení až po proběhlém dokazování.²²⁾ Pro úplnost lze doplnit, že po postoupení věci soudem má pravomoc učinit konečné rozhodnutí jediné příslušný správní orgán, který tudíž není vázán právním názorem soudu, a proto také skutek nemusí posoudit jako přestupek. Právní názor soudu je tedy pro další řízení před správním orgánem závazný jen potud, že se ve věci nejedná o trestný čin, a proto také již správní orgán nemůže zažalovaný skutek postoupit zpět orgánům činným v trestním řízení s tím, že se o trestný čin jedná.

3. Příslušnost soudů u trestných činů v dopravě

Soudní příslušnost je definována jako vymezení okruhu působnosti mezi jednotlivými stupni soudů a mezi jednotlivými soudy téhož stupně.²³⁾ Trestní řád, který problematiku soudní příslušnosti upravuje především v ust. §§ 16 – 22 a ve vztahu k samosoudci i v ust. § 314a, rozlišuje mezi příslušností věcnou a místní.

²²⁾ Srovnej např. judikáty R III/1964, s. 41 a 42, R 68/1980, R 44/1996.

²³⁾ Srovnej čl. 38 odst. 1 Listiny základních práv a svobod.

3. 1. Věcná příslušnost soudů u trestných činů v dopravě

Věcná příslušnost vymezuje, který druh soudu je příslušný k projednání trestní věci určitého druhu. V rámci věcné příslušnosti pak můžeme rozlišovat ještě **tzv. funkční příslušnost**, která řeší otázku, který soud je z hlediska jeho stupně příslušný pro určité procesní stádium trestního řízení.

Věcná příslušnost je vymezena v ust. § 16 trestního řádu tak, že řízení v prvním stupni koná vždy okresní soud, pokud ovšem trestní řád nestanoví jinak. Otázka věcné příslušnosti krajských soudů pro řízení v prvním stupni je pak podrobně řešena v ust. § 17 trestního řádu a ve vztahu k samosoudci pak v ust. § 314a odst. 1 trestního řádu, podle něhož samosoudce koná řízení o trestných činech, na které zákon stanoví trest odnětí svobody, jehož horní hranice nepřevyšuje pět let.²⁴⁾

V této souvislosti je vhodné připomenout, že v české justici platí pravidlo, podle něhož jsou soudci okresních soudů ihned po svém jmenování do funkce soudce současně automaticky jmenováni předsedou nadřízeného krajského soudu i předsedy senátů.²⁵⁾ Z hlediska posouzení věcné příslušnosti soudu to pak v soudní praxi znamená, že je po nápadu věci třeba vždy primárně určit, zda je k jejímu projednání a rozhodnutí v prvním stupni příslušný okresní či krajský soud. Následně pak soudce, jemuž byla věc podle rozvrhu práce přidělena k projednání a rozhodnutí, posoudí, zda je k projednání příslušný senát nebo samosoudce.²⁶⁾ Uvedené pak bezesbýtku pochopitelně platí pouze pro soudy okresní, neboť krajské soudy projednávají trestní věci výlučně v senátech,²⁷⁾ byť se již lze v soudní praxi setkat i s názorem opačným.²⁸⁾

²⁴⁾ Srovnej čl. 94 odst. 1 Ústavy ČR, § 3 odst. 1 zákona č. 6/2002 Sb., o soudech a soudcích.

²⁵⁾ Srovnej § 105 odst. 3 zákona č. 6/2002 Sb., o soudech a soudcích.

²⁶⁾ Srovnej § 35 zákona č. 6/2002 Sb., o soudech a soudcích.

²⁷⁾ Srovnej § 31 odst. 2 písm. a) zákona č. 6/2002 Sb., o soudech a soudcích, shodně judikát R 11/1999 a Šámal, P. a kol. Trestní řád. Komentář. II. díl. 6. vydání. Praha : C. H. Beck, 2008, s. 2357.

²⁸⁾ Srovnej rozsudek Krajského soudu v Českých Budějovicích ze dne 15. 4. 2008, sp. zn. 16 T 10/2007 (Trestněprávní revue, 2009, č. 7, s. 218), dle něhož v trestních věcech vedených před krajským soudem jako soudem prvního stupně rozhoduje samosoudce u trestných činů, kde horní hranice trestní sazby nepřevyšuje pět let.

K otázce věcné příslušnosti soudu lze pak u trestných činů v dopravě z pohledu soudní praxe ve stručnosti konstatovat, že problémy s jejím určením se prakticky nevyskytují, přičemž drtivou většinu těchto případů na okresních soudech projednávají a rozhodují samosoudci.

V této souvislosti bych si ještě dovolil učinit krátkou úvahu *de lege ferenda* ohledně přísedících. V současné době se totiž na Ministerstvu spravedlnosti vede odborná diskuze o možnosti úplného zrušení funkce přísedících u soudů v trestních, potažmo i občanskoprávních, ²⁹⁾ věcech.

Obsazení soudů je řešeno v Ústavě České republiky v čl. 94 odst. 1, v němž se uvádí, že „zákon stanoví případy, kdy soudci rozhodují v senátu a jaké je jeho složení. V ostatních případech rozhodují samosoudci“. Článek 94 odst. 2 Ústavy pak stanoví, že „zákon může stanovit, ve kterých věcech a jakým způsobem se na rozhodování soudu podílejí vedle soudců i další občané“, čímž je dán ústavní rámec a možnost, aby se občané podíleli na rozhodování soudu jako přísedící. Zastoupení občanů v soudním řízení dále upravuje zákon a je tak ponecháno na vůli zákonodárce, zda a v jaké podobě institut přísedícího zřídí. ³⁰⁾ Případná změna právní úpravy, která by znamenala vypuštění laického prvku ze soudního rozhodování, by tak nevedla k porušení ústavního pořádku České republiky. Zrušení přísedících by dále vedlo ke snížení požadavků na rozpočet Ministerstva spravedlnosti i administrativní zátěže soudů. Pokud se mohu já k této problematice vyjádřit, preferoval bych variantu úplného zrušení institutu přísedícího, neboť podle mého názoru se tento institut v našich podmínkách přežil a není ani zárukou vyšší kvality rozhodování soudu.

3.1.1. Specializace soudců na trestné činy v dopravě

Základem vnitřní organizace každého soudu jsou soudní oddělení vytvořená podle senátů nebo samosoudců, přičemž rozdělení jednotlivých věcí,

²⁹⁾ Srovnej § 36a odst. 1 občanského soudního řádu.

³⁰⁾ Zákon č. 6/2002 Sb., o soudech a soudcích.

kteře mají být u soudu projednány a rozhodnuty, do soudních oddělení se řídí rozvrhem práce. Věci se rozdělují mezi jednotlivá soudní oddělení podle jejich druhu, určeného předmětem řízení v jednotlivé věci, kdy způsob rozdělení věcí musí být současně stanoven tak, aby byla zajištěna **specializace soudců** podle zvláštních právních předpisů.³¹⁾

Jak jsem již shora naznačil, doprava a trestná činnost s ní související má svá specifika. Této skutečnosti si nepochybně byl vědom i zákonodárce, který dospěl k závěru, že je namístě, aby se takovou trestnou činností vždy zabývali na straně orgánů činných v trestním řízení specialisté.

Pokud se specializovaného obsazení soudu u trestných činů v dopravě týče, je tímto zvláštním právním předpisem vyhláška ministerstva spravedlnosti č. 37/92 Sb., o jednacím řádu pro okresní a krajské soudy, ve znění pozdějších předpisů. Podle ust. § 2 odst. 1 písm. a), bod 3. této vyhlášky se při rozdělení věcí mezi jednotlivá soudní oddělení v rozvrhu práce v rozsahu, v jakém je soud příslušný na daném stupni v těchto věcech podle zákona jednat, a s přihlédnutím k personálnímu vybavení soudu, zajistí **specializace soudních oddělení** na trestním úseku v řízení **ve věcech dopravní kriminality**. V praxi to pak konkrétně znamená, že u každého okresního a krajského soudu jsou rozvrhem práce určena konkrétní specializovaná soudní oddělení a do nich přidělení soudci, kteří vyřizují tuto agendu, na což poté navazuje mj. obsah jejich dalšího vzdělávání zejména na Justiční akademii v Kroměříži.³²⁾

Rozvrh práce tedy zajišťuje, že každá věc dopravní kriminality je ihned po jejím nápadu na soud přidělena příslušnému soudci, který vyřizuje právě tuto specializovanou agendu. Současně se tak naplňuje ústavní imperativ, podle něhož nesmí být nikdo odňat svému zákonnému soudci.³³⁾

V důsledku tzv. velké novely trestního řádu provedené s účinností od 1. 1. 2002 zákonem č. 265/2001 Sb., která zcela nově zavedla do trestního řízení další mimořádný opravný prostředek již dlouhodobě „důvěrně“ známý

³¹⁾ Srovnej § 40 a násl. zákona č. 6/2002 Sb., o soudech a soudcích.

³²⁾ Srovnej § 82 odst. 2 zákona č. 6/2002 Sb., o soudech a soudcích.

³³⁾ Srovnej např. ÚS 153/2001-n., ÚS 9/2003-n. a ÚS 76/2004-n.

z občanského soudního řízení, a to dovolání, dostává se v trestních věcech oproti předchozí právní úpravě „do hry“ Nejvyšší soud mnohem častěji, nyní tedy v postavení dovolacího soudu. Je přitom jen na škodu věci, zejména z pohledu sjednocování rozhodovací činnosti soudů, že u tohoto soudu dosud nebyl zřízen specializovaný senát na věci dopravní.³⁴⁾

Obdobnou problematiku u státních zástupců řeší Pokyn obecné povahy nejvyššího státního zástupce ze dne 20. března 2000, č. 3/2000, jímž se upravuje způsob zřizování a obsazování specializací u státních zastupitelství, ve znění pozdějších pokynů. Článek 2 odst. 1 písm. e) tohoto pokynu upravuje obsazení specializací u okresních státních zastupitelství tak, že se u okresních státních zastupitelství zřizuje na trestním úseku základní specializace na trestnou činnost v dopravě.

Pouze pro úplnost lze snad ještě doplnit, že potřebná specializace pro vyšetřování dopravní kriminality obdobně platí i pro policejní orgány, které konají úkony v přípravném řízení.

3.2. Místní příslušnost soudů u trestných činů v dopravě

Místní příslušnost soudů je upravena v ust. § 18 trestního řádu. Podle ust. § 18 odst. 1 trestního řádu řízení koná soud, v jehož obvodu byl trestný čin spáchán. Místem, kde byl trestný čin spáchán (*forum delicti comissi*) je primárním kritériem pro určení místní příslušnosti soudu a jeho správné vymezení je z hlediska správného určení místní příslušnosti soudu klíčové. „Důvodem této priority je skutečnost, že v místě, kde byl čin spáchán, lze zpravidla nejsnáze, nejrychleji a s nejmenšími náklady zjistit všechny okolnosti případu a zpravidla tu též bývá výchovný účinek provedeného trestního řízení na veřejnost velmi působivý a žádoucí.“³⁵⁾

³⁴⁾ Srovnej § 265c trestního řádu a § 14 odst. 1 zákona č. 6/2002 Sb., o soudech a soudcích.

³⁵⁾ Jelínek, J. a kol. Trestní právo procesní. 5. aktualizované vydání. Praha: Linde Praha 2007, s. 180.

Místem, kde byl trestný čin spáchán, je tedy jak místo, kde byl vykonán trestný čin (tj. především místo, kde došlo k relevantnímu jednání pachatele z hlediska jeho trestní odpovědnosti), tak i místo, kde nastal nebo měl nastat následek trestného činu.

U tzv. distančních deliktů, tedy v případech, kdy následek trestného činu nastal nebo měl nastat na jiném místě, než na kterém došlo k jednání pachatele, je pak místem spáchání trestného činu jak místo jednání pachatele, tak i místo následku trestného činu a v případě, že budou tato místa každé v obvodu jiného soudu, budou místně příslušnými oba soudy.³⁶⁾

Ohledně otázky místní příslušnosti soudu u dopravní kriminality pak platí obdobný závěr jako u příslušnosti věcné, tedy že její určení v praxi vesměs nečiní problémy, neboť místo spáchání trestného činu v dopravě lze většinou jednoduše určit. Vesměs se totiž jedná o místo, kde došlo k dopravní nehodě (typicky u trestných činů ublížení na zdraví podle § 223 a § 224 trestního zákona) či o místo, kde byl pachatel zastaven a kontrolován policejní hlídkou (typicky u trestných činů maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání podle § 171 trestního zákona a řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění podle § 180d trestního zákona). Za místo spáchání trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 201 trestního zákona je nutno pokládat všechna místa, kterými podnapilý řidič s motorovým vozidlem projížděl a ne tedy jen místo, kde bylo s jízdou započato.³⁷⁾

Jako určitou zajímavost, že jednoznačné určení místní příslušnosti soudu nemusí být vždy úplně snadné, pak mohu uvést případ ze své soudní praxe, kdy k dopravní nehodě několika vozidel došlo doslova na hranici dvou územních celků (bývalých okresů), přičemž k počátku nehodového děje došlo na pozemní komunikaci ještě na území spadajícím do obvodu Okresního soudu v Olomouci a k následkům dopravní nehody pak došlo cca o 100 metrů dále mimo pozemní komunikaci již na území spadajícím do obvodu Okresního soudu v Přerově. V takovém případě je pak určení příslušnosti soudu svěřeno

³⁶⁾ Srovnej např. judikáty R 37/1961, R 12/1972.

³⁷⁾ Srovnej judikát R 4/1966.

státnímu zástupci (popř. nadřízenému soudu), neboť podle ust. § 22 trestního řádu koná řízení ten z více příslušných soudů, u něhož státní zástupce podal obžalobu nebo jemuž byla věc přikázána nadřízeným soudem.

Ustanovení § 18 odst. 2 trestního řádu řeší otázku místní příslušnosti v případech, kdy místo činu nelze zjistit nebo v situaci, že byl trestný čin spáchán v cizině. V takovém případě zákon stanoví, že místně příslušný je soud, v jehož obvodu obviněný bydlí, pracuje nebo se zdržuje (tzv. *forum loci*). Uvedená kritéria si jsou navzájem rovnocenná a pořadí, v jakém jsou tato uvedena v zákoně, proto není právně relevantní. Z hlediska dopravní kriminality mohu uvést, že toto ustanovení dopadá zejména na případy, kdy český občan (typicky a nejčastěji při cestách na zahraniční dovolenou) zaviní v cizině dopravní nehodu zakládající jeho trestní odpovědnost a v cizině je proti němu také zahájeno trestní stíhání. V praxi pak v těchto případech poměrně často dochází k převzetí trestního stíhání našich občanů původně vedeného orgány cizího státu orgány České republiky.³⁸⁾ Místní příslušnost soudu v České republice se pak určí právě podle shora citovaných zákonných kritérií.

Pouze pro úplnost je třeba zmínit, že pokud nelze místní příslušnost soudu určit ani podle jednoho z dosud uvedených hledisek (což se však v naší soudní praxi u trestných činů v dopravě prakticky nestává), stanoví zákon v tomtéž ustanovení, že příslušným je soud, v jehož obvodu vyšel trestný čin najevo (tzv. *forum scientiae*), přičemž za takové místo je v soudní praxi považováno místo, kde se některý z orgánů činných v trestním řízení poprvé dozvěděl o spáchání trestného činu.

³⁸⁾ Srovnej § 447 trestního řádu, § 18 trestního zákona; dále např. judikáty R 29/1981 a R 47/1987 – I., dle nichž české orgány při zkoumání zavinění dopravní nehody občana České republiky v cizině nepoužijí pravidla silničního provozu platná na území České republiky, nýbrž pravidla silničního provozu toho cizího státu, kde byl spáchán trestný čin, s nimiž se měl občan České republiky před cestou seznámit; dále rovněž NS 13/2002 – T 332, dle něhož důkazy, které byly provedeny v souladu s právním řádem cizího státu, jsou použitelné v řízení před soudy České republiky po převzetí trestní věci od tohoto státu, když takový účinek vyplývá z článku 26 odst. 1 Evropské úmluvy o předávání trestního řízení publikované pod č. 551/1992 Sb.

3.2.1. Výjimka z místní příslušnosti soudu u trestných činů v dopravě

Ryze speciální a současně ojedinělou úpravu místní příslušnosti soudu v této oblasti pak obsahuje ust. § 37 zákona č. 6/2002., o soudech a soudcích, podle něhož platí, že Obvodní soud pro Prahu 2 je příslušný k řízení v trestních věcech proti pachatelům trestných činů spáchaných porušením právních předpisů silničního, železničního, leteckého a plavebního provozu a provozu podzemní dráhy, včetně trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 201 trestního zákona, v nichž by jinak byly příslušné podle zákona o trestním řízení soudním obvodní soudy v hlavním městě Praze.

S touto právní úpravou příslušnosti soudu u trestných činů v dopravě pak musí korespondovat a také plně koresponduje právní úprava příslušnosti státního zastupitelství. Obvodní státní zastupitelství pro Prahu 2 tak koná v prvním stupni řízení o trestných činech patřících jinak do věcné a místní příslušnosti obvodních státních zastupitelství v obvodu Městského státního zastupitelství v Praze, jestliže směřují proti bezpečnosti silniční, železniční, letecké a plavební dopravy.³⁹⁾

Závěrem této kapitoly si dovolím připojit postřeh týkající se základního práva na zákonného soudce (tj. příslušnosti soudu a konkrétního soudce), které není vyčerpáno jen zákonným vymezením věcné, funkční a místní příslušnosti soudu ani pouhým zákonným vymezením obsazení soudu, nýbrž jeho součástí je i zásada přidělování soudní agendy a určení složení senátů na základě pravidel obsažených v rozvrhu práce soudů. Mezi požadavky, jež vyplývají pro rozvrh práce z čl. 38 odst. 1 Listiny základních práv a svobod, patří dále předvídatelnost a transparentnost obsazení soudu.

Přestože i Ústavní soud ve svých rozhodnutích opakovaně konstatoval, že zmíněný ústavní imperativ, podle něhož „Nikdo nesmí být odňat svému zákonnému soudci“ nelze zaměňovat za další procesní prostředek, jímž by mělo být ex post dosaženo změny nepříznivého rozhodnutí, tedy zvráceno

³⁹⁾ Srovnej § 9 odst. 1 vyhlášky č. 23/94 Sb., o jednacím řádu státního zastupitelství, zřízení poboček některých státních zastupitelství a podrobnostech o úkonech prováděných právními čekateli.

již vydané rozhodnutí, ⁴⁰⁾ stále častěji se v soudní praxi můžeme setkat s případy, kdy obvinění poté, co neúspěšně vyčerpali všechny řádné i mimořádné opravné prostředky, podávají ústavní stížnost, ⁴¹⁾ která pro ně fakticky představuje poslední možnost procesní obrany, v níž se snaží argumentovat tím, že rozhodnutím soudu bylo porušeno jejich základní právo a svoboda zaručené ústavním pořádkem, neboť jejich trestní věc neprojednával zákonný soudce.

⁴⁰⁾ Srovnej např. ÚS 66/2002-n.

⁴¹⁾ Srovnej § 72 a násl. zákona č. 182/93 Sb., o Ústavním soudu.

III. Zvláštnosti dokazování u trestné činnosti v dopravě

1. Pojem dokazování

Právní úprava **dokazování**, které je v trestním řízení vedle rozhodování nejdůležitější procesní činností, neboť umožňuje zjistit skutkový základ pro vlastní rozhodování a pro další postup tak, aby mohl být splněn účel trestního řízení podle ust. § 1 trestního řádu, je obsažena zejména v hlavě páté v ust. § 89 trestního řádu a následujících. Zde trestní řád soustřeďuje úpravu otázek společných pro tuto oblast trestního řízení. Nejedná se ovšem o komplexní právní úpravu, neboť další pravidla pro dokazování nalezneme jednak obecně v ust. § 2 odst. 2, 4, 5, 6, 11 a 12 trestního řádu, kde jsou obsaženy v podobě základních zásad trestního řízení jako zásada presumpce neviny, zásada oficiality, zásada vyhledávací a zjištění skutkového stavu bez důvodných pochybností, zásada volného hodnocení důkazů, zásada ústnosti a zásada bezprostřednosti a jednak specificky pro jednotlivá stadia trestního řízení (např. v ust. § 158 odst. 3 trestního řádu pro provádění úkonů policejního orgánu před zahájením trestního stíhání, § 207 až § 215 a § 218 trestního řádu pro hlavní líčení).

Dokazování v trestním řízení je tedy zákonem upravený postup orgánů činných v trestním řízení,⁴²⁾ jehož účelem je umožnit těmto orgánům poznání skutečností důležitých pro jejich rozhodnutí, vyhledat důkazy o nich, tyto důkazy provést a zjištěné poznatky procesně zajistit, prověřit a zhodnotit.⁴³⁾

Význam dokazování je dán zejména tím, že výlučně jeho prostřednictvím jsou orgány činné v trestním řízení oprávněny opatřit si skutkový podklad pro rozhodnutí ve věci, popřípadě pro jiný postup. Předmětem trestního řízení je skutek, který se stal v minulosti a který orgány činné

⁴²⁾ Srovnej § 12 odst. 1 trestního řádu.

⁴³⁾ např. Musil, J., Kratochvíl, V., Šámal, P. a kol. Kurs trestního práva. Trestní právo procesní. 3. přepracované a doplněné vydání. Praha : C. H. Beck, 2007. s. 373; Císařová, D., Fenyk, J., Gřivna, T. a kol. Trestní právo procesní. 5. vydání. Praha : ASPI, 2008, s. 280.

v trestním řízení, jež o něm mají rozhodovat, samy osobně nepozorovaly, ani se ho neúčastnily. Pokud by jej pozorovaly nebo se ho dokonce účastnily, byly by vesměs z důvodu podjatosti vyloučeny z možnosti jeho nestranného posouzení a rozhodnutí (§ 30 odst. 1 trestního řádu). Mohou se s ním seznámit pouze nepřímo na základě zprostředkovaných právně relevantních skutečností (důkazů). ⁴⁴⁾

Účelem dokazování, které velmi úzce souvisí s **kriminalistikou**, ⁴⁵⁾ je zjistit skutkový stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti, a to v rozsahu nezbytném pro rozhodnutí orgánů činných v trestním řízení (§ 2 odst. 5 první věta trestního řádu).

Ustanovení trestního řádu o dokazování tak představují na jedné straně určitý návod pro racionální postup orgánů činných v trestním řízení při vytváření skutkového podkladu pro rozhodnutí a na druhé straně je jejich dodržování zárukou zákonného procesu vedeného proti obviněnému. ⁴⁶⁾

Subjekty dokazování potom představují osoby, které se dokazování účastní a mají na jeho průběh a výsledek reálný vliv prostřednictvím úkonů, k nimž je zákon s ohledem na jejich konkrétní procesní postavení zavazuje nebo opravňuje. I když trestní řád tyto subjekty výslovně nevymezuje, můžeme za subjekty dokazování považovat:

a) orgány činné v trestním řízení, které rozhodují o předmětu a rozsahu dokazování, důkazy vyhledávají, zajišťují, provádějí, prověřují a hodnotí (srov. i § 2 odst. 5 první až třetí věta trestního řádu);

⁴⁴⁾ Srovnej však judikát R 49/1995, podle něhož skutečnost, že se soudce seznámil s některými skutkovými a právními otázkami věci předtím, než mu byla tato věc přidělena k projednání a rozhodnutí, není sama o sobě důvodem k jeho vyloučení z vykonávání úkonů trestního řízení. Podle mého názoru však tento judikát spíše reaguje na soudcovský nešvar spočívající v tom, že se někteří soudci chtějí účelově zbavit složité věci, aniž by o ní museli meritorně rozhodovat. Soud je však proto soudem, že soudí, tzn. bez zbytečných průtahů projednává a rozhoduje věci, které jsou mu předloženy. Nerespektování této zásady (§ 38 odst. 2 LZPS), tedy stav nazývaný odpíráním spravedlnosti (denegatio iustitiae), je zásadně nepřipustný.

⁴⁵⁾ např. Musil, J., Konrád, Z., Suchánek, J. Kriminalistika. 2. přepracované a doplněné vydání. Praha : C. H. Beck, 2004

⁴⁶⁾ Púry, F. O aktuální judikatuře k dokazování v trestním řízení. Soudní rozhledy, 1998, č. 5, s. 109.

b) strany trestního řízení, ⁴⁷⁾ které mohou vyhledat, předložit důkaz, navrhopat provedení důkazů a vyjadřovat se k nim, vyžadovat důkazy, klást vyslýchaným osobám otázky nebo provést výslech svědka;

c) ostatní osoby zúčastněné na řízení (srov. zejména § 107 odst. 1 poslední věta trestního řádu).

Proces dokazování se tak v trestním řízení realizuje v pěti fázích: 1. vyhledávání, 2. opatření, 3. provádění a zajištění, 4. prověrka a 5. hodnocení. Jak jsem již zmínil v úvodní části této práce, na dokazování u trestných činů v dopravě dopadají všechna ustanovení trestního řádu tak, jak je tomu i při dokazování jiných druhů trestné činnosti. Je však zřejmé, že některé důkazní prostředky a důkazy se u dopravní kriminality vyskytují častěji, než u jiných druhů trestné činnosti (typicky dokazování, zda pachatel byl v době činu ovlivněn návykovou látkou, znalecké posudky z oboru doprava), přičemž o těchto institutech pojednám podrobně v dalších částech práce.

Policejní orgán a státní zástupce, který podle § 174 odst. 1 trestního řádu vykonává dozor nad zachováním zákonnosti v přípravném řízení, by měli mít na paměti, že dokazování stále začíná již v přípravném řízení, přestože tzv. velkou novelou trestního řádu provedenou s účinností od 1. 1. 2002 zákonem č. 265/2001 Sb. došlo k určitému zúžení dokazování v řízení přípravném (především u zkráceného přípravného řízení konaného podle § 179a trestního řádu a následujících) a k přesunu jeho těžiště do hlavního líčení. Na straně druhé bylo nově umožněno provádění některých důkazů již před zahájením trestního stíhání, byť zůstává v platnosti princip, že důkazy v procesní podobě lze zásadně provádět až teprve po zahájení trestního stíhání vůči konkrétní osobě a naopak před zahájením trestního stíhání by důkazy měly být prováděny spíše výjimečně. ⁴⁸⁾

V každém případě platí, že důkazy je třeba v přípravném řízení shromažďovat v úplnosti a nespolehat se na jediný, byť na první pohled zcela

⁴⁷⁾ Srovnej § 12 odst. 6 trestního řádu.

⁴⁸⁾ Srovnej Musil, J., Kratochvíl, V., Šámal, P. a kol. Kurs trestního práva. Trestní právo procesní. 3. přepracované a doplněné vydání. Praha : C. H. Beck, 2007. s. 375.

průkazný, důkaz (např. prvotní doznání obviněného řidiče,⁴⁹⁾ který však v dalším průběhu řízení často svou výpověď zásadním způsobem změní, (zejména když zjistí, že důkazní situace se pro něj vyvíjí příznivě), zaměřit se na zákonnost provedení procesu dokazování a jeho formální správnost tak, aby skutečnosti zjištěné v přípravném řízení mohly být využity i v řízení před soudem. Policejní orgán i státní zástupce by proto měli mít stále na zřeteli, že i poměrně jednoznačná důkazní situace v přípravném řízení se může při dokazování v hlavním líčení zcela zásadně změnit.

Tyto shora uvedené zásady nepochybně vždy platí pro dokazování obecně, nicméně si dovoluji tvrdit, že pro dokazování u dopravní kriminality platí dvojnásob. Zejména u nejčastějších trestných činů v dopravě, jimiž jsou trestné činy ublížení na zdraví podle § 223 a § 224 trestního zákona, které jsou vesměs vázány na vznik dopravní nehody, platí, že pokud nebudou přímo na místě nehody policejním orgánem procesním způsobem zadokumentovány a zajištěny všechny potřebné důkazy, bude pozdější dokazování některých skutečností velmi obtížné a usvědčení pachatele někdy již zcela nemožné.

Jako typický příklad tak na tomto místě mohu uvést zajištění všech stop na místě dopravní nehody nebo zjišťování okolností, zda řidiči vozidel, která měla na nehodě účast, byli v době řízení vozidla pod vlivem alkoholu či nikoli. Zodpovězení této otázky je přitom zcela zásadní, neboť má zejména přímý vliv na užitou právní kvalifikaci. Konkrétně se v těchto případech jedná o to, zda bude jednání pachatele právně posouzeno i jako (někdy pouze) trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 201 trestního zákona. Podrobněji se touto problematikou budu zabývat v dalších částech své práce.

2. Předmět a rozsah dokazování u trestných činů v dopravě

Předmětem trestního řízení je vždy konkrétní skutek, pro který se toto řízení vede. Pojem skutku však trestní zákon ani trestní řád nedefinují a jeho

⁴⁹⁾ Srovnej § 2 odst. 5 věta druhá trestního řádu.

vymezení ponechávají teorii a právní praxi. Skutek je tak určitá událost ve vnějším světě záležející v jednání člověka, která může mít znaky jednoho trestného činu, dvou i více trestných činů (jednočinný souběh) anebo nemusí vykazovat znaky žádného trestného činu.⁵⁰⁾

Předmětem dokazování se rozumí okruh skutečností, které je nutné v trestní řízení dokazovat. **Rozsah dokazování** stanoví hranice dokazování, tedy množství a kvalitu důkazů, jimiž má být prokázán ten okruh dokazovaných skutečností, který je vymezen předmětem dokazování.

Předmět a rozsah dokazování v trestním stíhání je vymezen v ust. § 89 odst. 1 trestního řádu (které navazuje na obecné vymezení rozsahu dokazování v § 2 odst. 5 trestního řádu) tak, že je v nezbytném rozsahu třeba dokazovat zejména:

- a) zda se stal skutek, v němž je spatřován trestný čin,
- b) zda tento skutek spáchal obviněný, případně z jakých pohnutek,
- c) podstatné okolnosti mající vliv na posouzení nebezpečnosti činu,
- d) podstatné okolnosti k posouzení osobních poměrů pachatele,
- e) podstatné okolnosti umožňující stanovení následku a výše škody způsobené trestným činem,
- f) okolnosti, které vedly k trestné činnosti nebo umožnily její spáchání.

Z citovaného ustanovení § 89 odst. 1 trestního řádu vyplývá, že předmět a rozsah dokazovaných skutečností pokrývá tři základní okruhy otázek, jež jsou předmětem rozhodnutí, a to otázky viny, trestu a náhrady škody.

Okruh okolností, které bude třeba dokazovat, a to jak z hlediska předmětu, tak i z hlediska rozsahu dokazování, pochopitelně v každé trestní věci závisí na konkrétních okolnostech případu. Z hlediska trestných činů v dopravě se v této části práce pro názornost zaměřím na předmět a dokazování u trestných činů v silniční dopravě, při nichž dojde k dopravní nehodě, které jsou v praxi nejčastější.

⁵⁰⁾ Novotný, O., Dolenský, A., Jelínek, J., Vanduchová, M. Trestní právo hmotné. I. Obecná část. 3. přepracované vydání. Praha : Codex, 1997, s.182.

Podle § 89 odst. 1 písm. a) trestního řádu se především zjišťuje, **zda se vůbec stal předmětný skutek** (zda vůbec došlo k dopravní nehodě, která se v popisu skutku uvádí, a pokud ano, jak k ní došlo, za jakých okolností, z jakých příčin a za účasti kterých konkrétních osob), aby pak mělo smysl dokazovat i ostatní okolnosti důležité pro rozhodnutí o skutku. Předmětem dokazování není jakýkoli skutek (událost), ale pouze skutek vymezený v usnesení o zahájení trestního stíhání (§ 160 odst. 1 trestního řádu), v záznamu o sděleném podezření (§ 179b odst. 3 trestního řádu), podané obžalobě nebo v návrhu na potrestání (§ 176 odst. 2, § 179d odst. 1 trestního řádu) a posléze popsany v meritorním rozhodnutí soudu (§ 220 odst. 1 trestního řádu).

V konkrétním případě může být takových skutků i více. Typicky to u dopravní kriminality platí pro případ, kdy řidič motorového vozidla zaviní dopravní nehodu, při níž způsobí jinému z nedbalosti újmu na zdraví a potom z místa nehody ujede, aniž by této osobě poskytl potřebnou pomoc. V takovém případě se jedná o dva samostatné skutky a dva trestné činy spáchané ve vícečinném nestejnorodém souběhu (ublížení na zdraví podle § 223 resp. § 224 trestního zákona a neposkytnutí pomoci podle § 208 trestního zákona), přičemž o každém z nich je také třeba rozhodnout samostatným výrokem.⁵¹⁾

Pokud je však obviněný stíhán např. za to, že po požití alkoholických nápojů řídil motorové vozidlo a při tom v úmyslu donutit policistu, aby upustil od provedení silniční kontroly, najížděl jedoucím vozidlem proti němu, jde o jeden skutek, o kterém nelze rozhodnout dvěma samostatnými výroky.⁵²⁾

Dokazuje se tedy místo, čas a způsobení dopravní nehody, tedy to, kdo nehodu zavinil a jak se jiné osoby na dopravní nehodě podílely, dále se dokazují všechny okolnosti, za nichž k nehodě došlo, okolnosti týkající se příčinné souvislosti, následku, míry a formy zavinění atd. U tohoto typu kriminality se nevyskytují případy spolupachatelství,⁵³⁾ na straně druhé se

⁵¹⁾ Srovnej judikát R 8/1984.

⁵²⁾ Srovnej judikát B 1/1988 – 11; dále k této problematice např. R 25/1995- II.

⁵³⁾ Srovnej § 9 odst. 2 trestního zákona, kdy spolupachatelství je možné pouze u úmyslných trestných činů.

zde velmi často setkáváme s případy, kdy se na dopravní nehodě svým spoluzaviněním podílel poškozený ⁵⁴⁾ tím, že sám porušil některou povinnost účastníka silničního provozu (typicky sám překročil maximální povolenou rychlost jízdy, nepřipoutal se bezpečnostními pásy apod.) ⁵⁵⁾

V takových případech, kdy při vzniku následku ⁵⁶⁾ uvedeného v ust. §§ 223 a 224 trestního zákona spolupůsobilo více příčin (jednání obviněného a poškozeného), je pak nezbytné hodnotit každou příčinu co do jejího významu pro vznik následku zvlášť a určit její důležitost pro následek, který z jednání obviněného nastal. Je přitom třeba mít na zřeteli, že jednání obviněného, i když je jen jedním článkem řetězu příčin, které způsobily následek, je příčinou následku i tehdy, pokud by následek nenastal bez dalšího jednání třetí osoby. ⁵⁷⁾

Jako příklad účastenství (v širším smyslu), ⁵⁸⁾ které je u trestných činů v dopravě celkem výjimečné, lze uvést případ, kdy spolujezdec nejen akceptoval nabídku opilého řidiče, aby s ním jel, ale také sám určil trasu jízdy, čímž se dopustil psychické pomoci formou utvrzování pachatele v rozhodnutí spáchat trestný čin podle § 10 odst. 1 písm. c) k § 201 trestního zákona. Pouhá společná jízda s takovým řidičem ovšem není trestná. ⁵⁹⁾

Dokazování ohledně určitého skutku lze pochopitelně provádět jen za předpokladu, že orgány činné v trestním řízení v něm spatřují trestný čin, ⁶⁰⁾ tj. pokud je zde odůvodněný závěr, že skutek naplňuje zákonné znaky některé skutkové podstaty trestného činu podle trestního zákona, jinak by totiž postup orgánů činných v trestním řízení vůbec neměl smysl. Předmětem dokazování

⁵⁴⁾ Srovnej § 43 trestního řádu a následující.

⁵⁵⁾ Srovnej např. §§ 4, 5, 6 a 9 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu; dále např. R 9/1979.

⁵⁶⁾ Novotný, O., Dolenský, A., Jelínek, J., Vanduchová, M. Trestní právo hmotné. I. Obecná část. 3. přepracované vydání. Praha : Codex, 1997, s. 87.

⁵⁷⁾ Srovnej judikát R 72/1971.

⁵⁸⁾ Novotný, O., Dolenský, A., Jelínek, J., Vanduchová, M. Trestní právo hmotné. I. Obecná část. 3. přepracované vydání. Praha : Codex, 1997, s. 166 a násl.

⁵⁹⁾ Srovnej judikát R 4/1993.

⁶⁰⁾ Srovnej §§ 3 a 89 odst. 1 trestního zákona; dále §§ 12 a 13 trestního zákoníku.

tak jsou všechny znaky skutkové podstaty trestného činu ⁶¹⁾ a rovněž i skutečnost, zda nedošlo k zániku trestnosti činu, což však u trestných činů v dopravě vesměs nepřípadá do úvahy.

Trestní stíhání lze vést pouze proti konkrétní fyzické osobě, proti které bylo zahájeno trestní stíhání podle § 160 odst. 1, 5 trestního řádu na základě existence dostatečně odůvodněného podezření, že spáchala skutek, v němž je spatřován trestný čin, a který je této osobě kladen za vinu v usnesení o zahájení trestního stíhání, potažmo v obžalobě, a že jím způsobila tam popsany trestněprávní následek, což obdobně platí i pro o zkrácené přípravné řízení. Odůvodněný předpoklad, že skutek spáchal obviněný (podezřelý), však musí být právě dokazováním spolehlivě potvrzen nebo vyvrácen. Z pohledu soudní praxe je pak možno uvést, že u trestných činů v dopravě spojených s dopravní nehodou, kde je zpravidla dokazování náročnější, je státním zástupcem vesměs podávána obžaloba (tzn., že předtím probíhalo standardní přípravné řízení a vyšetřování ⁶²⁾), u ostatních trestných činů v dopravě (zejm. podle § 171, 180d a 201 trestního zákona) je naopak státním zástupcem podáván návrh na potrestání, jemuž předcházelo zkrácené přípravné řízení. ⁶³⁾ Obecně lze přitom konstatovat, že je zcela zřejmě patrný trend policejního orgánu, potažmo státního zástupce, konat spíše zkrácené přípravné řízení (pochopitelně jen tam, kde to zákon připouští). Důvod tohoto procesního postupu je prozaický, neboť zkrácené přípravné řízení je méně formální a dále návrh na potrestání na rozdíl od obžaloby neobsahuje odůvodnění. ⁶⁴⁾

Z hlediska toho, zda stíhaný skutek spáchal obviněný, což tedy musí být dokazováním spolehlivě prokázáno či vyvráceno, je ve smyslu ust. § 89 odst. 1 písm. b) trestního řádu třeba dokazovat i jeho zavinění, a to jako jeden ze znaků příslušné skutkové podstaty, neboť bez zavinění nemůže jít o trestný

⁶¹⁾ Novotný, O., Dolenský, A., Jelínek, J., Vanduchová, M. Trestní právo hmotné. I. Obecná část. 3. přepracované vydání. Praha : Codex, 1997, s. 69.

⁶²⁾ Srovnej § 161 trestního řádu a následující.

⁶³⁾ Srovnej § 179a trestního řádu a následující.

⁶⁴⁾ Srovnej § 179d odst. 1 trestního řádu.

čin.⁶⁵⁾ Z tohoto hlediska pak musí být prokázána i forma zavinění, tj. úmysl nebo nedbalost, včetně zavinění k okolnosti přitěžující a podmiňující použití vyšší trestní sazby, a v rámci jednotlivých forem zavinění je dále třeba dokazovat jejich stupně, tj. úmysl přímý nebo nepřímý, nedbalost vědomou nebo nevědomou.⁶⁶⁾

Ustanovení § 89 odst. 1 písm. c) trestního řádu, dle něhož se dokazují **podstatné okolnosti mající vliv na posouzení nebezpečnosti činu**, je výrazem materiálního pojetí trestného činu. Na tomto místě lze zmínit, že trestní zákoník nahrazuje pojem „nebezpečnosti činu pro společnost“ pojmem „společenské škodlivosti činu“, který měl být určitější a přesnější, což se však zdá s ohledem dikci ust. § 12 odst. 2 trestního zákoníku poněkud diskutabilní.⁶⁷⁾

Dokazování osobních poměrů pachatele podle § 89 odst. 1 písm. d) trestního řádu má s ohledem na ust. § 31 odst. 1 trestního zákona vliv zejména na ukládání trestu.⁶⁸⁾ Osobními poměry pachatele jsou jeho osobní, majetkové a rodinné poměry (rodinný stav, počet a věk dětí, zaměstnání, výdělkové možnosti, zdravotní stav, bytové podmínky apod.), které existují v době rozhodování. U trestných činů v dopravě spáchaných v souvislosti se způsobením dopravní nehody více než u jiných typů kriminality platí, že jejich pachatelé jsou vesměs dosud bezúhonní lidé, kteří se dostali do střetu se zákonem poprvé v životě. Tato skutečnost má podstatný význam pro meritorní rozhodnutí soudu, kdy často ani nedojde k odsouzení pachatele, nýbrž soud aplikuje některý z odklonů od trestního řízení, nejčastěji podmíněné zastavení trestního stíhání.⁶⁹⁾

⁶⁵⁾ Srovnej § 3 odst. 3 trestního zákona a § 13 odst. 2 trestního zákoníku.

⁶⁶⁾ Srovnej §§ 4, 5 a 6 trestního zákona; dále § 15, 16, a 17 trestního zákoníku.

⁶⁷⁾ Srovnej § 3 odst. 4 trestního zákona a § 12 odst. 2 trestního zákoníku; dále např. Novotný, O., Dolenský, A., Jelínek, J., Vanduchová, M. Trestní právo hmotné. I. Obecná část. 3. přepracované vydání. Praha : Codex, 1997, s. 131; Jelínek, J. Pojem trestného činu a kategorizace trestných činů. Bulletin advokacie. 2009, č. 10, s. 36 – 42; Fenyk, J. Základy trestní odpovědnosti podle nového trestního zákoníku České republiky č. 40/2009 Sb. Trestní právo. 2009, č. 3, s. 5-6.

⁶⁸⁾ Srovnej dále např. § 51 odst. 1, § 54 odst. 1 trestního zákona.

⁶⁹⁾ Srovnej § 307 a § 309 trestního řádu.

Podle § 89 odst. 1 písm. d) trestního řádu se dále dokazují podstatné okolnosti umožňující **stanovení následku a výše škody způsobené trestným činem.**⁷⁰⁾

Ohledně následku lze odkázat na již shora uvedený odkaz s tím, že je třeba dokazovat druh způsobeného následku (zda vznikla újma na zdraví či škoda na majetku apod.), tak i jeho rozsah, lze-li jej takto určit (závažnost zranění, výše způsobené škody). Byť výše způsobené škody hraje zásadní roli především u trestných činů proti majetku uvedených v hlavě deváté trestního zákona, se škodou jako zákonným znakem trestného činu se nicméně setkáme i u trestných činů v dopravě. Typicky se jedná o kvalifikovanou skutkovou podstatu trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky podle odstavce 2 § 201 trestního zákona, v níž se u písm. c) hovoří o alternativě způsobení větší škody (tj. škody dosahující částky nejméně 50 000 Kč) na cizím majetku. Dále se jedná o kvalifikovanou skutkovou podstatu trestného činu obecného ohrožení podle odstavce 2 § 180 trestního zákona, v níž se u písm. c) hovoří o alternativě způsobení značné škody (tj. škody dosahující částky nejméně 500 000 Kč).

Pro trestné činy v dopravě, u nichž dojde k dopravní nehodě (zejm. trestné činy ublížení na zdraví podle § 223 a § 224 trestního zákona), je dále typické, že při nich dochází ke škodě, která sice není zákonným znakem skutkové podstaty stíhaného trestného činu, nicméně její dokazování má význam z hlediska nároků poškozených uplatněných v rámci adhezního řízení. Nejčastěji se jedná o bolestné a ztížení společenského uplatnění⁷¹⁾, dále nároky poškozených na náhradu věcné škody (zejména na jejich vozidlech)⁷²⁾ a nároky zdravotních pojišťoven na úhradu nákladů vynaložených na léčení poškozených, kteří při nehodě utrpěli zranění.⁷³⁾

⁷⁰⁾ Srovnej § 89 odst. 11, 12 trestního zákona, dále např. R 39/2002 a R 45/2006.

⁷¹⁾ Srovnej vyhlášku č. 440/2001 Sb., o odškodnění bolesti a ztížení společenského uplatnění.

⁷²⁾ Srovnej § 442 a následující občanského zákoníku.

⁷³⁾ Srovnej § 55 zákona č. 48/97 Sb., o veřejném zdravotním pojištění; dále např. R 25/1998 - II.

Dokazování výše těchto škod je ovšem limitováno potřebami trestního stíhání a zásadou rychlosti řízení.⁷⁴⁾ Na straně druhé však mají poškození u trestných činů v dopravě výhodu oproti poškozeným, kterým je způsobena škoda druhově odlišnou (např. majetkovou) trestnou činností. Tato výhoda spočívá v jednodušším způsobu vedoucím k uspokojení jejich nároků na náhradu způsobené škody. I v případě, kdy jsou poškození u trestných činů v dopravě soudem v trestním řízení odkázáni se svými nároky na náhradu škody na řízení ve věcech občanskoprávních, mohou tyto své nároky vesměs mimosoudně uplatnit u příslušné pojišťovny spravující pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, kterým byla nehoda způsobena a jehož provozovatel odpovídá za vzniklou škodu (lidově nazývaného „povinné ručení“), kdy se jim také dostane plného zadostiučinění.⁷⁵⁾

Ohledně trestných činů v dopravě mohu na tomto místě poukázat na problémy v otázkách rozhodování o náhradě škody, které dříve vznikaly v případech, kdy poškozeným při dopravní nehodě byl cizinec, který uplatnil nárok na náhradu škody v cizí měně. Dřívější trestněprávní úprava totiž - na rozdíl úpravy občanskoprávní⁷⁶⁾ - až do 31. 12. 2001 neumožňovala přiznat nárok na náhradu škody v cizí měně a tudíž bylo otázkou, zda a do jaké míry lze v trestním řízení analogicky aplikovat občanský soudní řád. Z pohledu soudní praxe mohu přitom konstatovat, že dopravní nehody cizích státních příslušníků, které se stanou na území České republiky, rozhodně nejsou zcela ojedinělé. Přestože soudy v některých případech dospěly k závěru, že lze analogicky v trestním řízení použít jiné procesní právo (tj. občanský soudní řád), aplikační praxe i odborná literatura se klonily spíše k názoru, že tento postup není možný.⁷⁷⁾

⁷⁴⁾ Srovnej § 2 odst. 4, § 71 odst. 1 a § 229 odst. 1 trestního řádu; dále např. Slunský, P. Vazba adhezního řízení na občanské právo a civilní proces. *Bulletin advokacie*. 2001, č. 3, s. 72.

⁷⁵⁾ Srovnej zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla.

⁷⁶⁾ Srovnej § 155 odst. 2 občanského soudního řádu.

⁷⁷⁾ Srovnej Jelínek, J. Nad jedním rozhodnutím o náhradě škody v trestním řízení. *Právní rozhledy*, 1994, č. 2, s. 56.

I když jednoznačná úprava této problematiky byla nanejvýš žádoucí, a to i s ohledem na to, že 1. ledna 1993 došlo k rozdělení Československa na dva samostatné státy se samostatnými národními měnami, k novelizaci ust. § 228 trestního řádu došlo až zákonem č. 265/2001 Sb., kdy k němu byl s účinností od 1. 1. 2002 připojen nový třetí odstavec (viz odkaz 77), který pro trestní řízení jednoznačně zakotvil tuto možnost a současně stanovil podmínky pro vyslovení výroku o náhradě škody v cizí měně.

Posledním okruhem okolností, které bude třeba dokazovat v trestním stíhání je podle § 89 odst. 1 písm. f) trestního řádu, jsou **okolnosti, které vedly k trestné činnosti nebo umožnily její spáchání**. Tyto okolnosti mohou mít vliv zejména na stanovení míry zavinění pachatele a dále mají – ať již pozitivní nebo negativní - vliv na ukládání trestu, přičemž k jejich prokázání může sloužit zejména doznání obviněného.⁷⁸⁾

3. Důkazy a důkazní prostředky, nepoužitelnost důkazu

V ustanovení § 89 odst. 2 trestního řádu je uveden demonstrativní výčet nejčastěji používaných důkazních prostředků, které slouží v trestním řízení k dokazování skutečností, které jsou jeho předmětem a současně také stranám umožňuje uplatnit svou důkazní aktivitu.⁷⁹⁾ Za důkaz tak může sloužit vše, co může přispět k objasnění věci, zejména výpovědi obviněného a svědků, znalecké posudky, věci a listiny důležité pro trestní řízení a ohledání. Přestože trestní řád důsledně nerozlišuje mezi pojmy důkaz, důkazní prostředek a pramen důkazu, vymezení těchto pojmů v praxi žádné problémy nečiní.

Důkaz je tedy výsledek činnosti orgánu činného v trestním řízení učiněný v rámci dokazování, např. obsah svědecké výpovědi nebo listiny, závěry znaleckého zkoumání. Jedná se o přímý poznatek získaný orgánem

⁷⁸⁾ Srovnej § 31 odst. 1 trestního zákona, dále judikát B 2/1984 – 4.

⁷⁹⁾ Srovnej např. Růžička, M. Postup obhájce podle § 89 odst. 2 věty druhé trestního řádu. Právní rádce, 2005, č. 8, s. 48; Vantuch, P. Důkazy nutné k obhajobě. Právní rádce, 2004, č. 2, s. 60.

činným v trestním řízení o existenci či neexistenci okolnosti, která je předmětem dokazování. **Důkazním prostředkem** je samotná procesní činnost orgánu činného v trestním řízení nebo i strany trestního řízení, která slouží k přímému poznatku o předmětu dokazování. Důkazními prostředky tak jsou např. výslech obviněného, svědků nebo znalců, čtení listiny apod. Konečně jako **pramen důkazů** bývají označovány nositelé důkazů, z nichž se čerpá poznatek, který je předmětem dokazování, což jsou osoby nebo věci.

Jak vyplývá ze shora rozvedené dikce ust. § 89 odst. 2 trestního řádu, okruh důkazních prostředků zde uvedených může být v konkrétních případech doplněn i dalšími důkazními prostředky. Vzhledem k tomu, že za důkaz může sloužit vše, co může přispět k objasnění věci, nelze žádný druh důkazního prostředku předem vyloučit, pochopitelně s výjimkou případů, ve kterých přímo z trestního řádu (popř. z jiného právního předpisu) vyplývá jeho nepřípustnost. U trestných činů v dopravě se tak můžeme setkat s důkazními prostředky, i když trestní řád ani nemá zvláštní úpravu postupu při provádění tohoto úkonu, jako je např. využití tzv. mikrostop,⁸⁰⁾ provedení pachové zkoušky⁸¹⁾ či vyšetření biologického materiálu. U dopravních nehod, kdy ve vozidle jelo více osob, totiž bývá často problém zjistit, kdo z posádky vozu byl v době nehody jeho řidičem. V případech, kdy je někdo z posádky vozu při nehodě usmrcen, zní typická obhajoba druhé osoby jedoucí ve vozidle tak, že vůz řídil právě ten usmrcený. Dokazování se pak musí mj. soustředit na to, kdo v době nehody skutečně seděl na místě řidiče, k čemuž vyjma dalších důkazů mohou sloužit právě tyto důkazní prostředky.

Vyjma ust. 89 odst. 3 trestního řádu, podle něhož nesmí být použit v řízení důkaz získaný nezákonným donucením nebo hrozbou takového donucení (pochopitelně kromě případu použití proti tomu, kdo takového donucení nebo hrozby použil), je nutno nepřípustnost důkazů vždy dovést z konkrétních ustanovení trestního řádu.⁸²⁾

⁸⁰⁾ Srovnej judikát R 51/1991.

⁸¹⁾ Srovnej např. judikáty B 1/1989-2, R 27/2003.

⁸²⁾ Srovnej např. § 158 odst. 5 věta třetí trestního řádu a R 45/2003 s § 314d odst. 2 trestního řádu a R 4/2004.

Dále je třeba mít na paměti, že jako důkaz mohou být v trestním řízení použity pouze poznatky, které byly získány procesním dokazováním, při jejichž získávání, opatrování nebo provádění nedošlo k porušení trestního řádu (popř. jiného právního předpisu), zejména nedošlo k porušení práva na obhajobu obviněného.⁸³⁾

Jelikož má trestní řízení stupňovitou výstavbu a vrcholí v řízení před soudem, kdy soud rozhoduje o vině a trestu, tudíž je to také soud, který rozhoduje o tom, zda byl ten který důkaz proveden zákonným způsobem či nikoli.⁸⁴⁾

De lege ferenda lze přitom očekávat novou, preciznější, úpravu neúčinnosti důkazů, jak se o tom zmíním i v závěru své práce. Nový trestný řád, jehož věcný záměr již byl vládou České republiky schválen, by měl oproti současné právní úpravě obsahovat kritéria posouzení nepřípustnosti důkazů a neúčinnosti důkazů, která se bude dále dělit na absolutní a relativní. Za použití tzv. vylučovacích norem by měla být vymezena absolutní a relativní neúčinnost důkazů a jejich nepřípustnost, která bude vázána na nepřípustné důkazní prostředky nebo na nepřípustné prameny důkazu, přičemž se lze jistě oprávněně domnívat, že tato nová úprava bude významným způsobem čerpat z dosavadní judikatury.

⁸³⁾ Srovnej § 258 odst. 1 písm. a) trestního řádu; dále např. R 40/1994-I., ÚS 175/2005-n.

⁸⁴⁾ Srovnej např. judikát ÚS 7/1998-u.

IV. Důkazní prostředky u trestné činnosti v dopravě

Jednotlivé důkazní prostředky jsou v trestním řádu systematicky zařazeny v oddílu prvním až šestém hlavy páté v ustanovení § 90 – § 118 trestního řádu. Pro účely této práce jsem se rozhodl ponechat jejich pořadí ve stejném sledu, jak je postupně nalezneme v jednotlivých ustanoveních trestního řádu, přičemž u každého z nich hodlám zejména poukázat na určitá specifika vztahující se k dokazování u trestných činů v dopravě.

1. Výslech obviněného

Obecná pravidla pro provádění výslechu obviněného ve všech stádiích trestního řízení nalezneme v ust. § 91 - § 95 trestního řádu. Je třeba zdůraznit, že má-li být výpověď obviněného použita k důkazu, musí výslech obviněného proběhnout za těchto zákonem předepsaných podmínek. Za obviněného lze přitom považovat pouze toho, proti němuž bylo zahájeno trestní stíhání.⁸⁵⁾ Na tomto místě je třeba zdůraznit, že účinky usnesení o zahájení trestního stíhání nastávají až jeho doručením obviněnému a nikoli již jeho vydáním (písemným vyhotovením). Přestože se na tomto závěru shodla odborná literatura i soudní praxe, bylo možno se setkat i s názorem opačným.⁸⁶⁾

První výslech obviněného bude zpravidla výslech provedený ihned po zahájení trestního stíhání, vesměs tedy ihned poté, co policejní orgán doručí obviněnému do vlastních rukou usnesení o zahájení trestního stíhání podle § 160 odst. 1 trestního řádu. Oproti předchozí právní úpravě, kdy se trestní stíhání zahajovalo tzv. sdělením obvinění, což bylo opatření vyšetřovatele, proti němuž nebyl žádný opravný prostředek přípustný, je proti tomuto

⁸⁵⁾ Srovnej § 32 a § 160 trestního řádu.

⁸⁶⁾ Srovnej Jelínek, J., Sovák, Z. Trestní zákon a trestní řád. Poznámkové vydání s judikaturou. 16. aktualizované vydání. Praha : Linde, 2002, s. 501, R 15/2005; opačný názor zastává Stříž, I. Kdy nastávají účinky usnesení o zahájení trestního stíhání. Trestněprávní revue. 2002, č. 4, s. 112.

usnesení přípustná stížnost, která však nemá odkladný účinek.⁸⁷⁾ Jinými slovy řečeno, nic nebrání tomu, aby byl výslech obviněného proveden ihned po té, co mu bylo předmětné usnesení doručeno do vlastních rukou, ať si již obviněný proti němu podá stížnost či se práva stížnosti vzdá.⁸⁸⁾

Z pohledu dokazování je podle mého názoru tento postup, a to nejen u trestných činů v dopravě, často nejučelnější, neboť mé zkušenosti ukazují, že prvotní výpověď obviněného bývá nejvěrohodnější. Pochopitelně není vyloučeno, aby mezi zahájení trestního stíhání a prvním výslechem obviněného byla delší časová prodleva, což nastane zejména v těch případech, kdy se usnesení o zahájení trestního stíhání doručuje obviněnému poštou.

Pro trestné činy v dopravě (zejména takové, kde dojde k dopravní nehodě a ke zranění některého z účastníků nehody), které vesměs nepáchají recidivisté, nýbrž často jde o dosud bezúhonné osoby, je typické, že po spáchání činu většina těchto pachatelů trpí „pocitem viny“. Jinými slovy řečeno, jsou si vědomi svého zavinění nehody a v tomto smyslu také vyznívají jejich prvotní vyjádření. S odstupem času se však u nich tento pocit často vytrácí a obvinění svou vinu začínají (i pod hrozbou trestu) bagatelizovat či dokonce přímo popírat. Nezřídka se tak stalo, že obvinění se v rámci přípravného řízení k trestné činnosti doznali a u hlavního líčení svou vinu popřeli s tím, že nehodu zavinil někdo jiný. Proto je podle mého názoru u dopravní kriminality důležité, aby trestní stíhání bylo zahájeno co nejdříve, jakmile jsou pro to splněny zákonné podmínky vyžadované v ust. § 160 odst. 1 trestního řádu a rovněž bylo co nejdříve přikročeno k výslechu obviněného.

Těchto skutečností jsou si vědomy i policejní orgány, a proto se často setkávám s tím, že v jednodušších případech, kdy je zavinění nehody zjevné, je ještě v tentýž den zahájeno trestní stíhání pachatele, včetně provedení jeho výslechu. Samozřejmě není přípustné, aby bylo policejním orgánem tímto způsobem postupováno za „každou cenu“. V praxi jsem se setkal s případem, kdy k dopravní nehodě několika vozidel, při níž byl zraněn i obviněný, došlo

⁸⁷⁾ Srovnej § 160 odst. 7 a § 141 odst. 4 trestního řádu.

⁸⁸⁾ Srovnej § 64 odst. 1 písm. b), odst. 4 písm. a) trestního řádu; dále např. TR NS 4/2004 – T 680.

v sobotu v odpoledních hodinách, trestní stíhání bylo zahájeno ještě tentýž den ve 23.50 hodin a obviněný byl - po předchozím večerním lékařském ošetření v nemocnici - vyslýchán několika policisty (kdy výslech byl několikrát přerušen) až do 02.30 hodin druhého dne. Provádění výslechu za těchto okolností bylo následně zvoleným obhájcem v řízení před soudem úspěšně napadeno a takový důkaz jsem posoudil jako absolutně neúčinný.⁸⁹⁾

Z hlediska dokazování u trestných činů v dopravě je pak nezbytné, aby se výslech policejního orgánu zaměřil – samozřejmě za situace, že obviněný neodepře vypovídat⁹⁰⁾ – na veškeré rozhodné skutečnosti vztahují se k předmětu a rozsahu dokazování.⁹¹⁾ Typicky tam, kde došlo k dopravní nehodě, je třeba se zaměřit nejen na okolnosti nehody jako takové, ale i okolnosti, které nehodě předcházely. Výslech obviněného by tak měl být zaměřen přímo na okolnosti samotného zahájení jízdy a jejího dalšího průběhu (odkud a kam pachatel cestoval, jaké bylo počasí) a jeho zdravotní stav, dále zda byl před jízdou odpočatý, zda nepožil alkoholické nápoje či jiné návykové látky,⁹²⁾ a to včetně problematiky technického stavu jeho vozidla, zejména stavu řízení, pneumatik a účinnosti brzd jeho vozidla.⁹³⁾

Jak jsem již shora naznačil, zejména pro určení osoby (sedící na místě) řidiče havarovaného vozidla je často důležité provést srovnání pachové stopy obviněného s pachovou stopou zajištěnou na místě činu, což soudní praxe uznává za přípustný důkaz. Přestože má obviněný nepochybně právo odmítnout výpověď, podle § 114 odst. 2, 3 trestního řádu je povinen strpět úkony potřebné pro zjištění, zda je osobou, která se zdržovala na místě činu. K provedení tohoto důkazu tak lze přistoupit i přes jeho nesouhlas.⁹⁴⁾

⁸⁹⁾ Srovnej např. judikát R 25/1990 – III; dále např. Vantuch, P. Výpověď obviněného, jeho vyjádření k obvinění a přerušování výslechu. Bulletin advokacie. 2004, č. 11-12, s. 31.

⁹⁰⁾ Srovnej čl. 37 odst. 1, čl. 40 odst. 4 Listiny základních práv a svobod, § 33 odst. 1 trestního řádu.

⁹¹⁾ Srovnej § 92 trestního řádu.

⁹²⁾ Srovnej např. judikáty R 23/1986, R 29/2001 – II.

⁹³⁾ Srovnej např. judikát R 26/1987.

⁹⁴⁾ Srovnej např. judikát R 27/2003.

2. Výslech svědků

Základní ustanovení o provádění výslechu svědka nalezneme v ust. § 97 – § 104 trestního řádu, která jsou dále konkretizována pro jednotlivá stadia trestního řízení v dalších ustanoveních, např. pro hlavní líčení v ust. § 209, § 211 odst. 1 – 4 a § 215 odst. 1, 2 trestního řádu. Obecná svědecká povinnost tak v praxi znamená pro každého povinnost dostavit se na předvolání k orgánu činnému v trestním řízení a dále povinnost vypovídat o tom, co je mu známo o trestném činu a o pachateli nebo o okolnostech důležitých pro trestní řízení.

Ohledně výpovědi svědka, která je základním a nejčastějším důkazním prostředkem v trestním řízení, lze ve stručnosti dále uvést, že svědek je fyzická osoba rozdílná od obviněného, která je nezastupitelná a která musí pravdivě vypovídat o skutkových okolnostech relevantních z hlediska dosažení účelu trestního řízení, které vnímala vlastními smysly, přičemž povinnost vypovídat lze vynucovat i uložením pořádkové pokuty.⁹⁵⁾

Důkaz výslechem svědka je možné výjimečně provést již před zahájením trestního stíhání, a to za přítomnosti soudce, jestliže se jedná o neodkladný nebo neopakovatelný úkon.⁹⁶⁾ Jako typické příklady takových úkonů u trestných činů v dopravě, kterých jsem se také jako soudce vykonávající pracovní pohotovost zúčastnil, mohu uvést výslechy cizinců, kteří byli účastníky (nebo i jen svědky) dopravní nehody v České republice a přitom ihned po nehodě hodlali odcestovat mimo území České republiky.⁹⁷⁾

Problematika svědků a svědeckých výpovědí, bez nichž se ostatně obejde jen málokteré trestní řízení, je nepochybně rozsáhlá, nicméně z pohledu tématu této rigorózní práce chci poukázat na okruhy problémů, s nimiž jsem se při rozhodování o trestných činech v dopravě setkal. Pro tuto trestnou činnost je totiž na rozdíl od jiných druhů trestné činnosti typické, že se při ní často dostává do postavení svědků celá řada osob blízkých pachateli.

⁹⁵⁾ Srovnej § 175 trestního zákona a § 66 trestního řádu.

⁹⁶⁾ Srovnej § 158a, § 160 odst. 3, 4 trestního řádu; dále např. judikát R 30/2005 – I.

⁹⁷⁾ Srovnej např. judikát R 50/1995.

Může se jednat buď o jeho přímé příbuzné nebo o přátele, neboť takové osoby spolu dosti často cestují ve vozidle. Pokud při takové jízdě řidič vozidla zaviní dopravní nehodu, mají jeho spolujezdci, pokud nevyužijí svého práva odepřít vypovídat, ⁹⁸⁾ tendenci buď vypovídat přímo ve prospěch obviněného (např. uvádějí nižší rychlost jízdy, než byla ve skutečnosti) nebo se alespoň snaží zamlčet okolnosti, které by mu přitížily. V praxi pak takový svědek vypovídá, že jízdu obviněného příliš či vůbec nesledoval (přestože seděl vedle něj na sedadle spolujezdce) nebo při ní dokonce spal a tudíž se k nehodě nemůže blíže vyjádřit. Pochopitelně platí, že výpověď takové osoby blízké obviněnému nelze bez dalšího jako zcela nevěrohodnou odmítnout, avšak hodnocení její věrohodnosti je třeba vždy provádět se zvýšenou obezřetností. ⁹⁹⁾

Obdobný závěr pak platí pro výpověď poškozeného, neboť i tato osoba je do značné míry zainteresována na výsledku trestního řízení, což může negativně ovlivnit pravdivost jeho výpovědi. Jak jsem již shora naznačil, u trestné činnosti v dopravě se u dopravních nehod často setkáváme se spoluzaviněním poškozeného, který často sám také poruší dopravní předpisy a tudíž se pak při své výpovědi snaží vypovídat tak, aby jeho pozice byla příznivější. Nebývá přitom výjimkou, že mezi procesním postavením obviněného a svědka (poškozeného) je velmi tenká hranice a ve své rozhodovací praxi jsem se již několikrát setkal s tím, že trestní stíhání bylo původně vedeno proti řidiči vozidla A, poté bylo v přípravném řízení státním zástupcem podle § 172 odst. 1 písm. c) trestního řádu zastaveno a před soud byl nakonec postaven (a následně také odsouzen) řidič vozidla B, který původně ve věci vystupoval jako poškozený.

Konkrétně se jednalo např. o dopravní nehodu, kdy ke střetu motocyklu a vozidla došlo poblíž středu vozovky, na níž se nenacházela ani střední dělicí čára a tudíž bylo velmi těžké určit přesné místo střetu. Jinými slovy řečeno, bylo obtížné rozhodnout, který z řidičů před jejich vzájemným střetem

⁹⁸⁾ Srovnej § 100 trestního řádu.

⁹⁹⁾ Srovnej např. B 3/1984-16-I.

přešel do protisměru (což bylo primární příčinou nehody), neboť oba tvrdili, že oni sami do protisměru nepřešli a že do protisměru přešel právě ten druhý. Znalec z oboru doprava přibráný policejním orgánem takto označil jako řidiče, který přešel před nehodou do protisměru, řidiče motocyklu, a proto také bylo proti tomuto řidiči také zahájeno trestní stíhání. Avšak závěry druhého znaleckého posudku zpracovaného jiným znalcem na základě žádosti obhájce byly opačné s tím, že do protisměru přešel naopak řidič osobního vozidla. V rámci dokazování bylo tudíž nezbytné nechat zpracovat i posudek ústavu, který přezkoumal oba znalecké posudky a dospěl k závěru, že správné jsou závěry druhého znalce, neboť do protisměru přešel pouze řidič vozidla. Trestní stíhání řidiče motocyklu bylo ještě v přípravném řízení zastaveno a obžalován (a poté i odsouzen) byl řidič vozidla.

Jako další příklad z této oblasti mohu poukázat na časté případy nehod, kdy řidič přijíždějící po vedlejší silnici v obci nedá přednost v jízdě řidiči přijíždějícímu po hlavní silnici.¹⁰⁰⁾ Na první pohled se zdá být zřejmé, že odpovědnost za kolizi vozidel a případné další následky je vždy na řidiči přijíždějícím do křižovatky po vedlejší silnici. Většinou tomu tak skutečně bude, nicméně nemusí jít o odpovědnost výlučnou, a to v případě, že řidič přijíždějící po hlavní silnici jede rychlostí výrazně překračující maximální povolenou rychlost v obci (např. o více než 70%). V těchto případech půjde o spoluodpovědnost či odpovědnost řidiče jedoucího po hlavní silnici.¹⁰¹⁾

Na těchto dvou uvedených případech jsem hodlal demonstrovat okolnost typickou snad jen pro dopravní kriminalitu, že se z poškozeného může lehce stát obviněný. Z uvedeného je dále zřejmé, že výpověď poškozených (kteří mají obecně vždy zájem na výsledku trestního stíhání, neboť výrok o náhradě škody podle § 228 odst. 1 trestního řádu je přímo vázán na výrok o vině

¹⁰⁰⁾ Srovnej § 2 písm. q, § 22 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu.

¹⁰¹⁾ Srovnej judikáty Soudní rozhledy. 1999, č. 4, rozhodnutí č. 55; R 45/2005 – I.; usnesení Nejvyššího soudu ze dne 20. 10. 2004, sp. zn. 5 Tdo 1173/2004 (Hrdlička, P., Kněžínek, J., Mlsna, P. Přehled judikatury ve věcech silničního provozu, silniční dopravy a pozemních komunikací. Praha. Wolters Kluwer ČR, a. s., 2009, s. 271.

obviněného), musí být s ohledem na tyto uvedené okolnosti hodnocena vždy velmi pečlivě.

Pro úplnost lze k této problematice doplnit, že pachatel trestného činu v dopravě, který v procesním postavení svědka (poškozeného) nejprve nepravdivě popsal okolnosti dopravní nehody, které byl účastníkem, a poté se sám stal v této věci obviněným, nemůže být později ohledně své nepravdivé svědecké výpovědi trestně stíhán pro trestný čin křivé výpovědi a nepravdivého znaleckého posudku podle § 175 trestního zákona. Tím však není vyloučena jeho trestní odpovědnost za jiný jeho trestný čin, zejména trestný čin křivého obvinění podle § 174 trestního zákona.¹⁰²⁾

3. Některé zvláštní způsoby dokazování

Teprve od 1. 1. 2002 nalezneme v trestním řádu postup při provádění úkonů, které sice již dříve orgány činné v trestním řízení běžně prováděly, avšak jejich právní úprava byla velmi kusá, jako v případě rekognice,¹⁰³⁾ nebo chyběla úplně. V zájmu právní jistoty tak byl od tohoto data v trestním řádu v důsledku novely provedené zákonem č. 265/2001 Sb. v ustanoveních § 104a - § 104e výslovně upraven postup u některých zvláštních způsobů dokazování, a to u konfrontace, rekognice, vyšetřovacího pokusu, rekonstrukce a prověrky na místě.

3.1. Konfrontace

Provádění konfrontace je nyní upraveno v ustanovení § 104a trestního řádu, přičemž se jedná o specifickou formu výslechu dvou osob, které již byly vyslechnuty a jejichž výpovědi si navzájem odporují. Nejčastější případy

¹⁰²⁾ Srovnej např. judikáty R 25/1969, R 59/2006.

¹⁰³⁾ Srovnej § 93 odst. 2 trestního řádu

konfrontace se odehrávají mezi obviněným a svědkem, nicméně konfrontovat lze i obviněné či svědky navzájem. Naproti tomu např. nelze provést konfrontaci mezi obviněným a znalcem.¹⁰⁴⁾

Konfrontace jako zvláštní forma výslechu (pro který jinak platí obecná pravidla stanovená pro výpověď obviněného a svědků) konfrontovaných osob spočívá v tom, že tyto osoby jsou postaveny tváří v tvář a v tomto postavení se navzájem v přímé řeči vyjadřují k okolnostem, v nichž jejich výpovědi nesouhlasí a mohou si i klást otázky.

Aniž bych chtěl jakkoli snižovat význam tohoto důkazního prostředku, musím z pohledu své dosavadní soudní praxe uvést, že provádění konfrontace zásadnější význam pro dokazování a zejména pro rozhodnutí ve věcech dopravní kriminality většinou nemá. Drtivá většina konfrontovaných osob totiž při konfrontaci setrvá na svých dosavadních vyjádřeních a tvrzeních, což je svým způsobem logické a pochopitelné. Obviněný, který vinu popírá, by se změnou výpovědi v rámci konfrontace vesměs usvědčil ze spáchání trestné činnosti a svědek by si změnou výpovědi zase mohl přivodit trestní stíhání za předchozí křivou výpověď. Konkrétně při své rozhodovací činnosti jsem se dosud nesetkal s případem, kdy by některá z osob v rámci provádění konfrontace změnila svou výpověď nebo že by konfrontace jinak přispěla k objasnění věci. Z těchto důvodů provádím konfrontaci při dokazování pouze sporadicky.

3.2. Rekognice

Dalším zvláštním způsobem dokazování je rekognice, tj. „znovupoznání“ osoby nebo věci, jejíž ztotožnění je důležité pro trestní řízení. Pravidla provádění rekognice jsou zakotvena v ust. § 104b trestního řádu, přičemž i zde se podobně jako u konfrontace jedná o zvláštní způsob výslechu. V kriminalistice je pak rekognice považována za samostatnou metodu kriminalistické činnosti, tedy za samostatný úkon, který vykazuje rozdíly oproti výslechu.¹⁰⁵⁾

¹⁰⁴⁾ Srovnej § 104a odst. 1, 2 trestního řádu; dále např. judikát B 3/1983-21.

¹⁰⁵⁾ Srovnej Musil, J., Konrád, Z., Suchánek, J. Kriminalistika. 2. vydání. Praha : C. H. Beck, 2004, s. 345 – 354.

Na rozdíl od konfrontace, která se má provádět zásadně až v řízení před soudem, ¹⁰⁶⁾ rekognice, která je zásadně neopakovatelným a někdy i neodkladným úkonem, ¹⁰⁷⁾ je prováděna vesměs v řízení přípravném, a to často i před zahájením trestního stíhání za splnění podmínek ustanovení § 158a trestního řádu.

Pokud jsem u konfrontace poukazoval na její malý praktický přínos pro dokazování u trestných činů v dopravě, u rekognice je tomu právě naopak. Význam rekognice je zcela zásadní, přičemž nikoli zcela výjimečně se jedná o takový (neodkladný) úkon, jehož výsledek v konečném důsledku rozhodne o tom, zda vůbec bude či nebude konkrétní osoba trestně stíhána. ¹⁰⁸⁾

V praxi přitom jednoznačně převažuje rekognice týkající se osob. Na rozdíl od konfrontace se rekognice uplatňuje rovněž i u trestných činů v dopravě, např. tam, kde pachatel po dopravní nehodě, kterou zavinil, uprchne z místa činu. Nejčastěji se tímto způsobem zachovají pachatelé, kteří cestovali ve vozidle sami a přitom měli vysloven zákaz řízení motorových vozidel nebo před jízdou požili alkohol, a proto se útekem snaží vyhnout trestní odpovědnosti. V takových případech je rekognice (pochopitelně jen za situace, že se na místě nehody nacházeli svědci, kteří pachatele spatřili), velmi účinným důkazním prostředkem, který může přispět k odhalení pachatele. Pro zajímavost mohu uvést, že jsem rozhodoval trestní věc, kdy pachatel neuprchl z místa dopravní nehody, k níž došlo ve větší obci v odpoledních hodinách a kde bylo přítomno větší množství lidí, ihned po nehodě (jak by se nabízelo), ale až později, kdy využil zmatku na místě nehody a skutečnosti, že se ostatní lidé věnovali zraněným účastníkům nehody. Po příjezdu policejního orgánu na místo se všichni divili, kam najednou pachatel zmizel a ani narychlo přivolaný policejní psovod nebyl v pronásledování pachatele úspěšný. Následně bylo velmi obtížné tohoto pachatele ztotožnit, což se však nakonec díky rekognicím podařilo.

¹⁰⁶⁾ Srovnej § 104a odst. 7 trestního řádu.

¹⁰⁷⁾ Srovnej např. judikát R 54/1990, R 31/1997.

¹⁰⁸⁾ Srovnej např. judikát R 33/2003.

3.3. Vyšetřovací pokus

Přestože podle právního stavu do 31. 12. 2001 nebyl v trestním řádu upraven postup při provádění vyšetřovacího pokusu, soudní praxe ho do té doby připouštěla k důkazu jako zvláštní druh ohledání.¹⁰⁸⁾ Od 1. 1. 2002 je pak tento důkazní prostředek výslovně upraven v ustanovení § 104c trestního řádu, přičemž podobně jako u rekognice platí, že vyšetřovací pokus je v kriminalistice považován za specifickou metodu kriminalistické činnosti.¹⁰⁹⁾ Vyšetřovacím pokusem se mají uměle vytvořit děje relevantní pro trestní řízení, o nichž vznikly pochybnosti, zda se mohly odehrát v reálných podmínkách, které budou přímo pozorovány orgánem činným v trestním řízení, popř. i dalšími osobami.

U trestných činů v dopravě je tento důkazní prostředek (byť rozhodně ne masově) využíván, neboť u dokazování některých dopravních nehod se bez něj nelze obejít. Typicky se jedná o situace, kdy se zjišťují konkrétní výhledové poměry na vozovce.¹¹⁰⁾

V některých případech je třeba provést vyšetřovací pokus i přesto, že ve věci již byl přibrán znalec z oboru doprava a byl vypracován znalecký posudek, avšak jeho závěry nebyly jednoznačné.¹¹¹⁾

Jako příklad ze své soudní praxe mohu uvést případ, kdy byl prováděn vyšetřovací pokus v trestní věci, kdy byl obviněný trestné stíhán pro trestný čin ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1, odst. 2 trestního zákona, jehož se měl dopustit při řízení speciálního nákladního motorového vozidla typu Škoda RTO-20, se kterým vyjížděl z areálu firmy umístěného mimo pozemní komunikaci, a s nímž zároveň odbočoval vpravo na hlavní pozemní komunikaci, přičemž přehlédl chodce, který z blíže nezjištěných příčin ležel v tramvajovém kolejišti na této hlavní pozemní komunikaci, s vozidlem nad ním

¹⁰⁸⁾ Srovnej např. judikát R 34/1990 – I., SR 78/2000.

¹⁰⁹⁾ Srovnej Musil, J., Konrád, Z., Suchánek, J. Kriminalistika. 2. vydání. Praha : C. H. Beck, 2004, s. 355 a násl.

¹¹⁰⁾ Srovnej např. judikát R 42/1988 – II.

¹¹¹⁾ Srovnej např. TR NS 6/2001, T - 169.

nadjet, aniž by jej zasáhl koly vozidla, avšak dopravní nehodu nezaregistroval, plynule pokračoval v jízdě a z místa nehody odjel, čímž porušil ust. § 4 písm. a), b, § 5 odst. 1 písm. a), b), c), § 23 odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, přičemž stlačením poškozeného spodní částí jedoucího nákladního vozidla na vozovku tomuto způsobil těžká zranění v rozsahu dvojnásobné zlomeniny 2 – 8 žebra vlevo se vzájemným posunem úlomků a další zranění, takže i když byl poškozený intenzívně léčen a podrobil se několika operačním zákrokům, jeho stav zvláště plicní ventilace se postupně zhoršil a zkomplikoval zánětem plic, v důsledku kterého poškozený v příčinné souvislosti se zraněními utrpěnými při dopravní nehodě po zasažení pravé plíce zemřel na syndrom náhlé dechové tísně dospělých v nemocnici. Tato dopravní nehoda nebyla jen specifická tím, že řidič nákladního vozidla si žádného nadjetí vozu nad ležícím chodcem nevšiml, nýbrž zejména tím, že poškozený jednoznačně nebyl přejet žádným kolem tohoto nákladního vozidla, ale byl jako osoba ležící na vozovce vozidlem nadjet a „pouze“ přitlačen k vozovce. V rámci vyšetřovacího pokusu, o jehož provedení navíc požádal sám příbraný znalec z oboru doprava při zpracovávání znaleckého posudku, se pak řešila mj. otázka, zda je vůbec technicky možné, aby předmětné nákladní vozidlo, jehož řidič (obviněný) jakoukoli vinu od počátku popíral, při tomto velmi složitém jízdním manévru, při němž vozidlo pomalu odbočovalo vpravo, mohlo projet nad ležícím chodcem a přitom ho koly nepřejet. Znalec poté v rámci vyšetřovacího pokusu stanovil trajektorii pohybu kol nákladního automobilu a tak byl zjištěn dostatečný prostor mezi koly vozidla, kde se nacházelo tělo chodce. Vyšetřovací pokus tedy ukázal, že takový, byť na první pohled velmi nepravděpodobný, průběh nehodového děje je možný.

3.4. Rekonstrukce, prověrka na místě.

Ohledně **rekonstrukce** lze úvodem konstatovat totéž jako vyšetřovacího

pokus, neboť ani zde do 31. 12. 2001 nebyl v trestním řádu upraven postup při jejím provádění a soudní praxe ji do té doby rovněž připouštěla k důkazu jako zvláštní druh ohledání.¹¹²⁾ Od 1. 1. 2002 právní úpravu rekonstrukce nalezneme v ust. § 104d trestního řádu, přičemž i zde se jedná o specifickou metodu kriminalistické činnosti.

Rekonstrukce se tedy koná, má-li být obnovením situace a okolností, za kterých byl trestný čin spáchán nebo které k němu mají podstatný vztah, prověřena výpověď podezřelého, obviněného, spoluobviněného, poškozeného nebo svědka, jestliže jiné důkazy provedené v trestním řízení nepostačují k objasnění věci. V praxi jsem se u trestných činů v dopravě dosud s rekonstrukcí nesetkal, ani jsem ji sám při dokazování neprováděl. Pro dokazování dopravní kriminality je podle mého názoru ve složitějších případech praktičtější provést vyšetřovací pokus. Cíle vyšetřovacího pokusu a rekonstrukce jsou totiž shodné,¹¹³⁾ přičemž na postup při rekonstrukci (nebo prověrce na místě) se přiměřeně použijí ustanovení o vyšetřovacím pokusu.

V jednodušších případech pak postačí provést **prověrku na místě**, jejíž právní úpravu nalezneme v ustanovení § 104e trestního řádu. Na rozdíl od vyšetřovacího pokusu a rekonstrukce nebyl tento úkon do 31. 12. 2001 vymezen ani judikaturou a praxe ho považovala za kombinaci předchozích zvláštních způsobů dokazování. Tento důkazní prostředek se provádí tehdy, je-li za potřebí za osobní přítomnosti podezřelého, obviněného nebo svědka doplnit nebo upřesnit údaje důležité pro trestní řízení. Jedná se tedy o úkon užší, než je vyšetřovací pokus nebo rekonstrukce, kterým se pouze ověřuje a upřesňuje určitá výpověď, což znamená, že tato osoba již byla dříve v příslušném procesním postavení vyslechnuta.

4. Odborná vyjádření

Odborná vyjádření hrála v dokazování u trestných činů v dopravě vždy

¹¹²⁾ Srovnej např. judikát R 49/1968 – III.

¹¹³⁾ Srovnej Jelínek, J. a kol. Trestní zákon a trestní řád. 26. aktualizované vydání. Praha : Linde, 2008, s. 536.

významnou roli, která byla po novele trestního řádu provedené zákonem č. 265/2001 Sb. ještě posílena. Právní úprava účinná do 31. 12. 2001 vycházela z předpokladu, že k posouzení odborných otázek má být vždy přibrán znalec a poté zpracován znalecký posudek a pouze v jednoduchých případech bylo možno spokojit se s odborným vyjádřením, o jehož správnosti nevznikaly žádné pochybnosti. Citovaná novela ust. § 105 trestního řádu a následujících zavedla od 1. 1. 2002 zcela opačný trend ve zřejmé snaze odstranit paušální a mnohdy nadbytečné přibírání znalců orgány činnými v trestním řízení v případech, kdy by plně postačilo odborné vyjádření. Tato novela dále v ust. § 105 odst. 5 trestního řádu nově výslovně umožnila podat odborné vyjádření i osobě, která je jinak podle zákona č. 36/67 Sb., o znalcích a tlumočnících, činná jako znalec, čímž současně jednoznačně odstranila některé pochybnosti, které o takovém postupu v předchozí praxi vznikaly.

Ne každý tedy může být znalcem a podávat znalecké posudky, ale prakticky každá „osoba odborně znalá“ může podávat odborná vyjádření. Každý znalec může přitom ve svém oboru a odvětví podávat kromě znaleckých posudků i odborná vyjádření, ale ne každá osoba musí být nutně znalcem.¹¹⁴⁾

Odborné vyjádření tedy na rozdíl od znaleckého posudku neobsahuje popis metod a postupů zkoumání, které jeho zpracovatel použil při posuzování daného problému, ale pouze konstatuje výsledek zkoumání.

Z pohledu soudní praxe mohu uvést, že tato právní úprava se vžila a je patrná již z přípravného řízení, kdy policejní orgány preferují odborná vyjádření před znaleckými posudky. Jako příklad mohu uvést posuzování zranění osob při dopravních nehodách, kdy se orgán činný v trestním řízení ve většině případů spokojí s odborným vyjádřením lékaře, aniž by musel být zpracováván znalecký posudek, jak tomu bylo dříve.

Posílení institutu odborných vyjádření na úkor znaleckých posudků však přináší určité problémy tam, kde je o podání odborného vyjádření požádán znalec. Znalci totiž v podávání „pouhých“ odborných vyjádření

¹¹⁴⁾ Srovnej např. Heinz, R. Znalecké dokazování. Trestní právo, 2009, č. 7-8, s. 21.

spatřují jakousi degradaci jejich činnosti, přičemž nikoli nevýznamnou roli hrají nepochybně i skutečnost, že odměna za podání odborného vyjádření (které navíc bývá oproti znaleckému posudku podstatně užšího rozsahu) je výrazně nižší než odměna za podání znaleckého posudku. Odměna za odborné vyjádření totiž činí za každou započatou hodinu práce podle rozsahu a náročnosti pouze 75 až 125 Kč, zatímco odměna za znalecký posudek činí podle jeho náročnosti a míry odborných znalostí, které bylo třeba k jeho podání vynaložit, za jednu hodinu práce 100 až 350 Kč.¹¹⁵⁾ Patrně nemusím dodávat, že znalci bez rozdílu oboru či odvětví si vesměs účtují za hodinu práce odměnu ve výši nejméně 300 Kč/hod., spíše však 350 Kč/hod.

V praxi potom dochází k tomu, že znalec, od něhož je žádáno toliko odborné vyjádření, takové vyjádření orgánům činným v trestním řízení sice podá, nicméně ve velmi stručné podobě s tím, že v něm současně uvede, že posuzovaná otázka je natolik rozsáhlá a složitá, že přesahuje hranice odborného vyjádření a že by tudíž bylo třeba ve věci zpracovat znalecký posudek. Záleží pak na úvaze orgánu činného v trestním řízení, který zrovna řízení vede, zda se spokojí s takovým odborným vyjádřením, či zda (téhož či jiného) znalce přibere k podání znaleckého posudku.

Z pohledu dokazování u trestných činů v dopravě mohu uvést, jak jsem ostatně již naznačil shora, že např. pro posouzení charakteru zranění účastníka nehody postačí ve většině případů odborné vyjádření, pakliže se ovšem nejedná o hraniční případ. Z hlediska způsobu provádění dokazování v hlavním líčení musím připomenout, že zpracovatele odborného vyjádření podaného podle § 105 odst. 1 trestního řádu je třeba vyslechnout jako svědka a nikoli jako znalce. Hlavní rozdíl mezi svědkem a znalcem totiž nespočívá v tom, že by svědek nemohl mít odborné znalosti, nýbrž ve způsobu, jakým nabyl znalosti o posuzované skutečnosti.¹¹⁶⁾

¹¹⁵⁾ Srovnej vyhlášku č. 23/2002 Sb., kterou se stanoví výše odměny za odborné vyjádření podané na žádost orgánů činných v trestním řízení a § 16 vyhlášky č. 37/1967 Sb., k provedení zákona o znalcích a tlumočnících.

¹¹⁶⁾ Srovnej judikát R 35/1980 – I.

5. Znalci a znalecké posudky u trestných činů v dopravě

Právní úprava dokazování znalci je obsažena v hlavě páté oddílu čtvrtém v ust. § 105 - § 111 trestního řádu.

Znalci a jejich znalecké posudky hrály při dokazování u trestných činů v dopravě vždy významnou roli, neboť ve skutkově složitějších případech (zejména při hromadných dopravních nehodách) se dokazování i v současné době bez nich obejde jen stěží. Znalecké posudky typické pro tento druh kriminality se rekrutují z oboru doprava, zdravotnictví a ekonomika, jak o tom podrobně pojednám v následujících kapitolách. Přestože je znalecký posudek zvláštním samostatným druhem důkazu, nemá vůči ostatním důkazům jakési privilegované postavení. Všechny orgány činné v trestním řízení jsou povinny jej hodnotit jako jiný druh důkazu, jak ostatně vyplývá i z dosavadní bohaté judikatury.¹¹⁷⁾

U dokazování u trestných činů v dopravě se za případy, kdy pro složitost posuzované otázky technického charakteru není postačující odborné vyjádření, nýbrž je třeba přibrat znalce z oboru doprava za účelem vypracování znaleckého posudku, považují u dopravních nehod např. otázky konstrukce a řízení motorových vozidel¹¹⁸⁾, výpočet rychlosti jízdy motorového vozidla¹¹⁹⁾ nebo vyhodnocení záznamu tachografového kotouče autobusu.¹²⁰⁾

Ohledně znalců, kteří jsou osobami se speciálními odbornými znalostmi a dále osobami rozdílnými od stran trestního řízení, lze ve stručnosti v návaznosti na ustanovení § 111 odst. 1 trestního řádu uvést, že jejich postavení upravuje zákon č. 36/1967 Sb., o znalcích a tlumočnících, ve znění pozdějších předpisů.

Pro trestné činy v dopravě je z hlediska dokazování prováděného prostřednictvím znalců poměrně časté, že se jednotlivé znalecké posudky

¹¹⁷⁾ Srovnej § 2 odst. 6 trestního řádu, dále např. judikáty R 62/1970, R 55/1986, R 2/1989 – I.

¹¹⁸⁾ Srovnej např. judikát R I/1966.

¹¹⁹⁾ Srovnej např. judikát R 27/1988.

¹²⁰⁾ Srovnej např. judikát R 9/1990.

navzájem doplňují, a to zejména v případech, kdy je nezbytné prokázat, kdo z posádky vozidla dané vozidlo v době nehody řídil. Jak jsem již naznačil shora, zejména pokud při nehodě dojde k úmrtí někoho z posádky vozu, nejčastější obhajoba dalšího (či dalších) členů posádky ve snaze vyhnout se trestní odpovědnosti a trestu spočívá ve tvrzení, že vozidlo řídil právě ten zemřelý.

Často se také setkávám s případy, kdy pachatelé tvrdí, že jejich vozidlo v době nehody řídil jim neznámý muž (např. stopař, kterému cestou zastavili nebo muž, který je požádal o odvoz na taneční zábavě), jemuž cestou domů svěřili na jeho žádost řízení vozu a který po nehodě z místa činu z jim pochopitelných důvodů jednoduše utekl. Byť je taková obhajoba mnohdy již na první pohled nelogická a nevěrohodná, je samozřejmě povinností orgánů činných v trestním řízení tuto obhajobu dokazováním vyvrátit a pachateli vinu prokázat.

V těchto případech je proto třeba, aby se k této zásadní otázce vyjádřili zejména znalci z oboru doprava a z oboru zdravotnictví, samozřejmě každý z pohledu své odbornosti. Znalci z oboru doprava tak přísluší zabývat se typem dopravního prostředku, velikostí a směrem sil působících při nehodě na jednotlivá vozidla, předměty, osoby či části těla a dále rychlostí vozidel v okamžiku nehody, pohybem a deformacemi vozidel po srážce, konečnou polohou těl po kolizi apod., tedy takovými okolnostmi, k jejichž objasnění je třeba odborných znalostí technického směru. Tento znalec však již nemůže hodnotit charakter jednotlivých zranění zjištěných na lidském těle, mechanismus jejich vzniku, nástroj, kterým byla způsobena, případně schopnost jednání poškozeného po vzniku jeho poranění apod. Posouzení těchto otázek spadá do oblasti zdravotnické a k jejich řešení je oprávněn pouze znalec z oboru zdravotnictví.¹²¹⁾

¹²¹⁾ Srovnej judikát B 1/1988-12-I.

5.1. Přípustnost znaleckého posudku předloženého stranou jako důkazu v trestním řízení

Pokud se týká problematiky znaleckých posudků a jejich úlohy v dokazování u trestných činů v dopravě, dovolím si vyslovit tvrzení, že přes nyní účinnou právní úpravu, která primárně klade důraz na odborná vyjádření, tyto nabývají stále většího významu. Děje se tak zejména díky obviněným, kteří si v posledních letech stále častěji nechávají sami zpracovávat tzv. oponentní znalecké posudky zejména z oboru doprava, odvětví silniční doprava, které pak předkládají k důkazu v řízení před soudem a často dokonce až v řízení odvolacím, jak jim to apelační princip odvolacího řízení umožňuje.¹²²⁾ Tento způsob obhajoby sice existoval i dříve, nicméně znalecké posudky vypracované na žádost obviněného nebyly dlouho soudy akceptovány jako „plnohodnotný“ důkaz, tedy jako znalecké posudky v pravém slova smyslu, nýbrž toliko jako důkaz listinný.

Předchozí soudní praxe a judikatura totiž vycházela z toho, že podá-li písemný znalecký posudek znalec sice zapsaný do seznamu znalců podle zákona č. 36/1967 Sb., který však v konkrétní trestní věci nebyl podle § 105 odst. 1 trestního řádu přibrán za znalce orgánem činným v trestním řízení, nešlo o důkaz přibráním znalce ve smyslu § 105 odst. 1 trestního řádu, a tedy ani o znalecký posudek v pravém slova smyslu, ale o listinný důkaz ve smyslu tehdy účinného ust. § 112 odst. 2 trestního řádu (nyní ust. § 213 odst. 1 trestního řádu).¹²³⁾ Tímto procesním postupem byla zcela nepochybně výrazně a přitom nedůvodně krácena práva obviněného na obhajobu, neboť to v konečném důsledku znamenalo, že jedině orgán činný v trestním řízení má jakýsi „patent na rozum“, potažmo na znalce, tedy, že pouze orgán činný v trestním řízení může zvolit a poté přibrat správného znalce a jedině tento znalec má proto právo vypracovat jediný relevantní znalecký posudek ve věci.

¹²²⁾ Srovnej § 249 odst. 3 trestního řádu.

¹²³⁾ Srovnej R 66/1980 – I.

Změnou trestního řádu provedenou zákonem č. 292/1993 Sb. však byla s účinností od 1. 1. 1994 u § 89 odst. 2 trestního řádu připojena věta:

"Skutečnost, že důkaz nevyžádal orgán činný v trestním řízení, ale předložila jej některá ze stran, není důvodem k odmítnutí takového důkazu." S tímto ustanovením bezprostředně souviselo i novelizované ust. § 106 trestního řádu, podle něhož upozornění a poučení znalce obsažené v tomto ustanovení se vztahuje i na znalce, který podal posudek na základě žádosti některé strany podle § 89 odst. 2 trestního řádu.

Ke změně soudní praxe v přístupu ke znaleckým posudkům předloženým jednou ze stran (zejména obviněným) a překonání předchozího náhledu na takové znalecké posudky však přesto docházelo stále pozvolna. Až v roce 1996 byl ve Sbírce soudních rozhodnutí a stanovisek pod R 3/1996 publikován judikát, podle něhož zásada uvedená v ust. § 89 odst. 2 věta druhá trestního řádu nevylučuje, aby znalecký posudek, který nevyžádal orgán činný v trestním řízení, ale předložil jej v hlavním líčení obhájce obžalovaného, soud po prostudování odmítl jako nadbytečný a rozhodl, že jej neprovede. Nadbytečnost provedení takového důkazu v hlavním líčení (veřejném zasedání) však nemůže záležet jen ve skutečnosti, že ve věci byl k posouzení otázek, pro jejichž objasnění je třeba odborných znalostí, orgány činnými v trestním řízení znalecký posudek již opatřen. Pokud tedy soud dojde k závěru, že tento předložený důkaz provede, znalce před výsledkem formálně podle § 105 odst. 1 trestního řádu nepřibírá, ale poučí jej podle § 106 trestního řádu.

Cesta k tomu, aby i strany mohly bez omezení předkládat v trestním řízení plnohodnotné znalecké posudky zpracované jimi zvolenými znalci, tak byla otevřena. Završena pak byla dne 1. 1. 2002 účinností novely trestního řádu provedené zákonem č. 265/2001 Sb., konkrétně zcela novým ust. § 110a trestního řádu, které tuto problematiku výslovně komplexně upravilo. Za zde předepsaných zákonných podmínek tak mohou strany předkládat znalecké posudky zpracované znalci na jejich žádost, přičemž za tímto účelem také mohou stranami o posudek požádaní znalci nahlížet do spisu či se jinak seznámit s informacemi potřebnými pro vypracování znaleckého posudku.

Jinými slovy řečeno, všichni znalci a jejich znalecké posudky zpracované v trestní věci jsou (pochopitelně za předpokladu, že splňují všechny zákonem předepsané náležitosti) postaveny na roveň, takže v praxi již nyní není žádný rozdíl mezi znaleckým posudkem vypracovaným znalcem přibraným orgánem činným v trestním řízení nebo znalcem zvoleným některou ze stran. Dlužno podotknout, že této možnosti zejména obvinění velmi často využívají.

Novela trestního řádu provedená zákonem č. 265/2001 Sb. přinesla v ust. § 158 odst. 3 písm. b) trestního řádu další velmi významnou změnu ohledně „použitelnosti“ znaleckých posudků, které byly zpracovány před zahájením trestního stíhání, která má přímý dopad na vyšetřování dopravní kriminality. V praxi se totiž velmi často stává, že zejména v případě hromadných dopravních nehod je bez vypracování znaleckého posudku často velmi těžké určit, proti komu má být zahájeno trestní stíhání. Podle právní úpravy účinné do 31. 12. 2001 bylo nezbytné, aby znalec, který byl přibrán a který vypracoval znalecký posudek před zahájením trestního stíhání (přičemž na základě závěrů tohoto posudku bylo konkrétní osobě sděleno obvinění z trestného činu), byl po zahájení trestního stíhání přibrán znovu k podání nového procesně použitelného znaleckého posudku. Znalecký posudek zpracovaný před zahájením trestního stíhání totiž zpravidla nebylo možné v dalším řízení použít, neboť nesplňoval podmínku, že šlo o neodkladný nebo neopakovatelný úkon. Nová právní úprava tedy považuje takový znalecký posudek znalce přibraného ještě ve fázi prověřování za použitelný i v dalších stádiích řízení bez ohledu na to, zda šlo o neodkladný nebo neopakovatelný úkon.

5.1.1. Přibrání znalce

Je-li tedy k objasnění skutečnosti důležité pro trestní řízení třeba odborných znalostí a pro složitost posuzované otázky není postačující vyžádání odborného vyjádření, přibere orgán činný v trestním řízení a v řízení před soudem předseda senátu znalce. O přibrání znalce se vyrozumí obviněný

a v řízení před soudem též státní zástupce. Jiná osoba se o přibrání znalce vyrozumí, pokud je k podání znaleckého posudku třeba, aby tato osoba něco konala nebo strpěla.¹²⁴⁾

Novela trestního řádu provedená zákonem č. 265/2001 Sb. se dotkla i procesního způsobu přibrání znalce. Podle předchozí právní úpravy orgány činné v trestním řízení rozhodovaly o přibírání znalce usnesením, proti němuž byla přípustná stížnost, tedy řádný opravný prostředek,¹²⁵⁾ o které rozhodoval nadřízený orgán. Naproti tomu od 1. 1. 2002 se již znalci přibírají toliko rozhodnutím svého druhu, tzv. opatřením, které nelze napadnout opravnými prostředky, čímž se podle důvodové zprávy odstranil předchozí zbytečně formalizovaný postup při přibrání znalce.

Z pohledu svých dosavadních zkušeností si dovolím vyslovit názor, že tato nová právní úprava problematiky přibírání znalců je v konečném důsledku mnohem komplikovanější a pro soudní praxi není přínosem, což bych rád demonstroval na konkrétním příkladu:

Pokud předseda senátu okresního soudu za účinnosti předchozí právní úpravy v řízení před soudem přibral znalce, učinil tak usnesením, proti němuž byla přípustná stížnost, jakožto řádný opravný prostředek. Přestože stížnost neměla odkladný účinek, tak v případě jejího podání některou ze stran v zákonné třídní lhůtě byla věc předložena k rozhodnutí krajskému soudu, který o této otázce s konečnou platností rozhodl a teprve poté nechal soudce spis zaslat znalci k vypracování znaleckého posudku. Jinými slovy řečeno, bylo již v této fázi řízení (tedy ještě před vypracováním znaleckého posudku znalcem) najisto postaveno, že k vypracování posudku byl řádně přibrán znalec s odpovídajícím odborným zaměřením, jemuž byly také zadány správně formulované otázky.

Dnešní právní úprava je však mnohem komplikovanější, neboť proti opatření o přibrání znalce lze nově podle § 105 odst. 3 trestního řádu vznést námitky, a to z následující důvodů:

¹²⁴⁾ Srovnej § 105 odst. 1 trestního řádu.

¹²⁵⁾ Srovnej § 141 a násl. trestního řádu.

- a) proti osobě znalce z důvodů, které stanoví zvláštní zákon, kterým je zákon č. 36/1967 Sb., o znalcích a tlumočnících, ve znění pozdějších předpisů,
- b) proti odbornému zaměření znalce, tj. proti jeho odborné erudici, zejména z hlediska příslušného oboru a odvětví,
- c) proti formulaci otázek položených znalci, které vymezují znalecký úkol a které by měly být z hlediska efektivnosti a hospodárnosti řízení obsažený přímo v opatření o přibrání znalce, byť zákon takový postup (přes jeho nespornou vhodnost) výslovně nenařizuje.

V přípravném řízení důvodnost takových námitek posoudí dalším opatřením státní zástupce a v řízení před soudem předseda senátu soudu, před kterým se v době oznámení námitek vede řízení. Jediné zjednodušení procesního postupu, avšak pouze a jedině pro krajský (či vrchní) soud, tak lze spatřovat v tom, že v případě vznesení námitek v průběhu řízení před nalézacím soudem odpadá nutnost předkládat spis k rozhodnutí nadřízenému stížnostnímu soudu. Jinými slovy řečeno, došlo k odbřemenění soudů druhého stupně na úkor soudů stupně prvního.

Z pohledu každodenní praxe přitom nemohu dále přehlédnout, že mezi opatřením a usnesením o přibrání znalce není z hlediska náročnosti jejich vyhotovení většího rozdílu a i když nová právní úprava změnou pojetí této problematiky „odbourala“ možnost podání řádného opravného prostředku, tj. stížnosti, naproti tomu zavedla zcela nový institut námitek, kdy se ve své podstatě jedná o jakousi „stížnost svého druhu“, o které navíc rozhodne místo krajského soudu předseda senátu okresního soudu, který znalece přibral, jak jsem již shora uvedl. Ve své podstatě se tak jedná o jakýsi zvláštní druh tzv. autoremedury.¹²⁶⁾

Přesto bych až potud proti této právní úpravě neměl zásadnějších připomínek a hodnotil ji spíše neutrálně, neboť úlevu či zjednodušení pro

¹²⁶⁾ Srovnej § 146 odst. 1 trestního řádu.

praxi nepřináší. Za nejzásadnější vadu této nové právní úpravy však považuji skutečnost, že uplatnění námitek není vázáno žádnou lhůtou, ačkoli pro takový postup není podle mého názoru žádný relevantní důvod. Námitky je tak možné vznést nejen kdykoli v průběhu trestního řízení, ale dokonce i po právní moci rozhodnutí ve věci samé. Nelze tak vyloučit ani případ, kdy námitky budou součástí dovolání nebo návrhu na povolení obnovy řízení nebo dokonce ústavní stížnosti.

I když připouštím, že úvahy o těchto poněkud extrémních případech jsou spíše v rovině teoretické, v soudní praxi jsem se již setkal s případy, kdy obviněný a jeho obhájce po přibrání znalce nejprve žádné námitky nevznesli. Jakmile však byl vypracován znalecký posudek, jehož závěry nevyznívaly ve prospěch obviněného, byla z jeho strany vznesena celá řada vesměs účelových námitek, které však mohly být uplatněny již při přibrání znalce. Stejná situace mnohdy nastává, pokud obviněný v průběhu trestního řízení volbu svého obhájce (zejména v důsledku procesního neúspěchu u nalézacího soudu) změnil a např. pro odvolací (dovolací) řízení si zvolí obhájce jiného. Nově zvolený obhájce pak často rozporuje i takové skutečnosti, které předtím nijak napadány nebyly a institut námitek proti opatření o přibrání znalce, jejichž vznesení není vázáno žádnou lhůtou, mu k tomu dává určitý prostor.

Pokud se týká dalších otázek spojených s přibráním a poučením znalce a vlastním vypracováním znaleckého posudku, odkazuji v podrobnostech na již citované ustanovení § 105 trestního řádu a ustanovení následující.

5.2. Znalecké posudky z oboru zdravotnictví

Jelikož je podstatná část skutkových podstat trestných činů v dopravě vázána na zranění některého z účastníků dopravní nehody, je zřejmé, že znalecké posudky z oboru zdravotnictví hrají při dokazování této trestné činnosti (zejména jejího následku) významnou roli. Na straně druhé musím uvést, že právě v této oblasti se snad nejvýrazněji projevila citovaná novela

trestního řádu provedená zákonem č. 265/2001 Sb., která odbourala často skutečně nadbytečné přibírání znalců. Většina - zejména lehkých - zranění utrpěných při nehodě je totiž takového charakteru, že jejich právní kvalifikace nebývá – i s ohledem na bohatou a konstantní judikaturu – obtížná a k jejich právnímu posouzení zde orgánům činným v trestním řízení odborné lékařské vyjádření plně postačí.

5.2.1. Souhlas poškozeného s trestním stíháním, uplatnění znalců při zjišťování povahy zranění v případech, kdy poškozený odmítne dát orgánům činným v trestním řízení souhlas s vyžádáním lékařské zprávy o svém zdravotním stavu

Vzhledem k tomu, že při dopravních nehodách velmi často dochází ke zraněním osob blízkých pachateli trestného činu (typicky nehody rodičů s dětmi při cestách na dovolenou, rodinných výletech nebo jen při cestě do školy apod.), mohu konstatovat, že je to právě dopravní kriminalita, při níž se ust. § 163 a § 163a trestního řádu, kdy je trestní stíhání pachatele přímo podmíněno souhlasem poškozeného, použijí nejčastěji.¹²⁷⁾ V této souvislosti tak lze z procesního hlediska přivítat i zákonem č. 265/2001 Sb. novelizované ust. § 163a trestního řádu, které v odstavci 1 stanoví případy, kdy souhlasu poškozeného není třeba, přičemž jeho nová formulace odstranila nedostatky předchozí právní úpravy zejména v otázce, jak postupovat v případech, kdy jeden rodičů zraní při dopravní nehodě své nezletilé dítě mladší patnácti let. Do 31. 12. 2001 totiž dával (či reálně spíše nedával) souhlas za takové poškozené jejich zákonný zástupce, opatrovník nebo poručník, který však k takovému úkonu potřeboval schválení soudu.¹²⁸⁾ Nově tak již souhlasu poškozeného mladšího patnácti let s trestním stíháním pachatele není třeba

¹²⁷⁾ Srovnej Musil, J. Má být omezeno dispoziční právo poškozeného udílet souhlas s trestním stíháním podle § 163 trestního řádu? Trestní právo. 2003, č. 12, s. 9 -19.

¹²⁸⁾ Srovnej judikát R 33/1992.

a takové trestní stíhání je vedeno z úřední povinnosti. Můžeme pak jen v ryze teoretické rovině spekulovat, nakolik je spravedlivý trestní postih rodiče, který je již beztak z morálního hlediska potrestán tím, že musí žít s vědomím, že při nehodě zranil vlastní nezletilé dítě. I když takové úvahy do trestního práva nepatří, často se při své rozhodovací činnosti setkávám s tím, že obhájci apelují na soud, aby k této skutečnosti přihlédl při úvahách o druhu a výměře trestu.

V praxi však při dokazování u dopravní kriminality dochází velmi často k situacím, kdy jednáním pachatele je zraněna jemu blízká osoba, avšak současně nejsou splněny zákonné podmínky ust. § 163 trestního řádu, resp. ust. § 100 odst. 2 trestního řádu, a pak tudíž souhlasu poškozeného není k trestnímu stíhání pachatele třeba. Typicky se jedná o situace, kdy pachatel jako řidič motorového vozidla zraní svého spolujezdce, který je jeho vzdálenějším příbuzným, dobrým známým, kamarádem či kolegou ze zaměstnání a tento poškozený pak nemá žádný zájem na trestním stíhání a potrestání pachatele. Docházelo (a dochází) tak k nikoli zcela výjimečně k situacím, kdy takový poškozený odmítne dát orgánům činným v trestním řízení souhlas s vyžádáním zprávy o svém zdravotním stavu. Zde je na místě připomenout, že podle ustanovení § 55 odst. 2 písm. d) zákona č. 20/1966 Sb., o péči o zdraví lidu, ve znění pozdějších předpisů, je každý zdravotnický pracovník povinen zejména zachovávat mlčenlivost o skutečnostech, o nichž se dověděl v souvislosti s výkonem svého povolání, s výjimkou případů, kdy takové skutečnosti sděluje se souhlasem ošetřované osoby.

Je však třeba mít dále na zřeteli, že negativní stanovisko poškozeného k trestnímu stíhání pachatele zásadně nemůže vést k závěru o nemožnosti vedení trestního řízení. To platí právě i v případě ochrany zdraví a životů, na které má společnost zvláštní zájem a může takovéto hodnoty hájit i proti vůli jejich nositelů. Až na zákonem stanovené výjimky (viz citované ustanovení § 163 trestního řádu) je tedy nezbytné trestní řízení vést i přes nesouhlas poškozeného.

Podle dřívější právní úpravy pak ovšem bylo dokazování v těchto případech velmi obtížné, neboť ke zjištění skutkového stavu je vždy potřebné zjistit následky dopravní nehody, tedy i zranění poškozeného. Úkolem orgánů činných v trestním řízení tedy bylo všemi ostatními dostupnými prostředky podle trestního řádu objasnit všechny okolnosti případu. Bylo proto třeba zjistit např. dotazem u zaměstnavatele poškozeného dobu a důvod jeho pracovní neschopnosti, přihlídnout k výpovědím všech svědků, kteří poskytovali poškozenému pomoc po nehodě na místě samém atd.¹²⁹⁾

Z uvedeného je zřejmé, že takto prováděné dokazování bylo velmi těžkopádné a ke splnění účelu trestního řízení dle ust. § 1 odst. 1 trestního řádu vedlo jen obtížně. Pokud je ovšem možno vést trestní stíhání i proti vůli poškozeného, je logické, že pouhý jeho nesouhlas nemůže vést ani k závěru o nepřipustnosti získávání nezbytných informací o jeho zdravotním stavu. V opačném případě by možnosti trestního stíhání pachatele byly značně ztíženy a fakticky by došlo k obcházení výše naznačeného principu, že jedinec nemůže sám rozhodovat o zájmech, které se týkají nejen jeho, ale i společnosti jako celku. Z těchto důvodů zákonodárce novelou trestního řádu provedenou zákonem č. 265/2001 Sb. nově v ust. § 8 odst. 5 trestního řádu stanovil, že nestanoví-li zvláštní zákon podmínky, za nichž lze pro účely trestního řízení sdělovat informace, na něž se vztahuje povinnost mlčenlivosti, lze tyto informace pro trestní řízení vyžadovat po předchozím souhlasu soudce.

Ústavní soud České republiky pak v nálezu ze dne 18. 12. 2006, sp. zn. I. ÚS 321/2006 dospěl k závěru, že ve vztahu k mlčenlivosti založené ust. § 55 odst. 2 písm. d) zákona č. 20/1966 Sb., o péči o zdraví lidu, ve znění pozdějších předpisů, je nutné informace pro trestní řízení vyžadovat postupem podle § 8 odst. 5 trestního řádu.

Ústavní soud v tomto nálezu konstatoval, že omezení práva na soukromí, umožňující nakládání s informacemi o zdravotním stavu osob

¹²⁹⁾ Srovnej judikát B 5/1971 – 57.

zraněných při dopravní nehodě bez jejich souhlasu, v míře nezbytné v rámci trestního řízení při uvážení proporcionality ohledně vzájemné kolize základních práv a svobod (zde právo na ochranu soukromého života proti veřejnému zájmu), ob stojí. Zájem na objasnění trestných činů a spravedlivém potrestání jejich pachatelů, ale též zájem na ochraně jednotlivce před neodůvodněným stíháním a odsouzením, daný možností získání informací svědčících ve prospěch podezřelého, respektive obviněného, je legitimním a nezbytným cílem demokratické společnosti.

Podle Ústavního soudu nelze také opomíjet, že dopravní nehoda často zanechá na poškozeném závažná zranění, na jejichž léčení bezpochyby byly a často ještě budou vynaloženy značné finanční prostředky ze zdravotního pojištění. Podle § 55 odst. 1 zákona č. 48/1997 Sb. o veřejném zdravotním pojištění a o změně a doplnění některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, má příslušná zdravotní pojišťovna právo na náhradu škody vůči třetím osobám, jestliže vynaložila náklady na péči hrazenou ze zdravotního pojištění v důsledku jejich zaviněného protiprávního jednání vůči osobám účastným zdravotního pojištění. Poškození tedy nemohou bránit řádnému vyšetření dopravní nehody též proto, že je zde dán veřejný zájem na ochraně prostředků tohoto pojištění, spojený s nutností zjistit naplnění podmínek pro vznik nároku zdravotní pojišťovny podle citovaného ustanovení.

Pro úplnost je k této problematice ve shodě se závěry citovaného nálezu Ústavního soudu vhodné dodat, že o obdobnou situaci nejde v případech, kdy mlčenlivost podle zákona o péči o zdraví lidu vůbec nevzniká, jako např. při prohlídce těla podle 114 trestního řádu, při pitvě podle § 115 trestního řádu či nahlížení do zdravotnické dokumentace podle § 67b odst. 10 písm. d) zákona č. 20/66 Sb., o péči o zdraví lidu, podle něhož do zdravotnické dokumentace mohou nahlížet, a to v rozsahu nezbytně nutném pro splnění konkrétního úkolu v rozsahu své kompetence, soudní znalci v oboru zdravotnictví v rozsahu nezbytném pro vypracování znaleckého posudku zadaného orgány činnými v trestním řízení nebo soudy. Lékař provádějící takové úkony se

s informacemi o zdravotním stavu neseznamuje v souvislosti s výkonem svého povolání ve smyslu § 55 odst. 2 písm. d) zákona č. 20/66 Sb., o péči o zdraví lidu, nýbrž v rámci úkonů trestního řízení. Zdravotnický pracovník, který např. provedl prohlídku těla, nepotřebuje souhlas soudu podle § 8 odst. 5 trestního řádu k tomu, aby orgánu činnému v trestním řízení sdělil výsledky této prohlídky.

5.2.2. Ublížení na zdraví, těžká újma na zdraví, smrt

Jak jsem opakovaně uvedl, typická trestná činnost v dopravě je spojena s tím, že některému z účastníků silničního či jiného provozu je způsobeno zranění. Trestní zákon rozlišuje tři formy újmy na zdraví, a to ublížení na zdraví, těžkou újmu na zdraví a smrt. Při dokazování u trestných činů ublížení na zdraví obecně platí, že je nutno vždy všestranně objasnit způsobený následek a trestná činnost v dopravě není v tomto ohledu žádnou výjimkou. Dokazování je tedy třeba zaměřit na to, jaká forma újmy na zdraví u poškozeného v důsledku zranění utrpěného při dopravní nehodě vznikla.

Správné závěry o tom, jakou povahu má ublížení na zdraví, může soud učinit v rámci dokazování pouze na podkladě lékařské zprávy, resp. odborného lékařského vyjádření nebo znaleckého posudku z oboru zdravotnictví. Není tedy směřodonné, jak se poškozený sám po zranění subjektivně cítil.¹³⁰⁾

Je přitom třeba připomenout, že takový závěr je závěrem právním, který mohou učinit vždy pouze a výlučně orgány činné v trestním řízení (v konečném důsledku tedy soud) a nikoli znalci, kteří vždy podávají znalecký posudek toliko o otázkách skutkových. I když se jedná podle mého názoru o notoricky známou skutečnost, která navíc jednoznačně vyplývá z ustanovení § 107 odst. 1 věta druhá trestního řádu, považuji za vhodné ji na tomto místě

¹³⁰⁾ Srovnej např. judikát R 16/1964.

zmínit, neboť ve své praxi se nikoli zcela výjimečně setkávám s tím, že znalci z oboru zdravotnictví mají tendenci ve svých znaleckých posudcích vzniklou újmu na zdraví hodnotit nejen pouze z lékařského hlediska (jak jim přísluší), ale i z hlediska právního, když závěrují, že se u poškozeného jedná např. o ublížení na zdraví. Na straně druhé, pokud již k této situaci dojde, nelze takový znalecký posudek odmítnout jako důkaz jen proto, že se znalec nad rámec svého oprávnění vyjadřoval i k otázkám právním. Skutečnost, že znalec ve svém posudku zaujme stanovisko k otázce, jejíž zodpovězení přísluší soudu, nečiní tento posudek jako důkaz zcela nepoužitelným, pokud obsahuje odborné poznatky a zjištění, z nichž znalec právní závěr učinil a které umožňují, aby si soud tentýž nebo jiný takový závěr dovodil sám.¹³¹⁾

Dosavadní trestní zákon legální definici pojmu „ublížení na zdraví“ neobsahuje, ačkoli s tímto právním institutem zcela běžně „pracuje“. Jeho výklad tedy musel být vymezen soudní praxí a ustálil se v dnes již notoricky známé podobě, že se jedná o takový stav (onemocnění, poranění), který porušením normálních tělesných nebo duševních funkcí znesnadňuje výkon obvyklé činnosti nebo má jiný vliv na obvyklý způsob života poškozeného a který zpravidla vyžaduje lékařské ošetření, i když nezanechává trvalé následky. Ublížení na zdraví bude tedy změněný stav, který nastal např. déle trvajících bolestmi, horečkami, nespavostmi, nemožností pohybu, upoutáním na lůžku apod. Význam mají zejména takové skutečnosti, jako je povaha poruchy zdraví, jak byla způsobena, jakými příznaky se projevuje, který orgán a funkce byla narušena, bolestivost zranění a její intenzita, zda a jaké lékařské ošetření vyžaduje a zda a do jaké míry narušila obvyklý způsob života poškozeného, počítaje v to i vyřazení z pracovního procesu. Pracovní neschopnost je tedy důležitým kritériem při posuzování tohoto pojmu, není však kritériem jediným ani rozhodujícím, neboť posuzování každého případu musí být komplexní a přísně individuální.¹³²⁾ I když nelze stanovit nějakou minimální dobu, po kterou musí porucha zdraví (narušení obvyklého způsobu

¹³¹⁾ Srovnej např. judikát R 1/1998-I.

¹³²⁾ Srovnej např. judikát R II/1965.

života) trvat, aby ji bylo možno považovat za ublížení na zdraví ve smyslu trestního zákona,¹³³⁾ soudní praxe, byť nikoli zcela bezvýjimečně¹³⁴⁾ vychází z toho, že znesnadnění obvyklého způsobu života poškozeného, popř. pracovní neschopnost, musí trvat nejméně sedm dnů.

Z dosavadní bohaté soudní judikatury nepochybně čerpal i zákonodárce, který do budoucna nově výslovně vymezil institut „ublížení na zdraví“ v ust. § 122 odst. 1 trestního zákoníku tak, že se jím rozumí takový stav záležející v poruše zdraví nebo jiném onemocnění, který porušením normálních tělesných nebo duševních funkcí znesnadňuje, nikoli jen po krátkou dobu, obvyklý způsob života poškozeného a který vyžaduje lékařské ošetření. Z uvedeného je zřejmé, že i tak zde zůstal nikoli nevýznamný prostor pro soudy a výklad zákona při jejich aplikační praxi, neboť ani trestní zákoník nijak nestanovuje onu „nikoli jen krátkou dobu“, po níž musí porucha zdraví trvat, aby se již jednalo o ublížení na zdraví v trestněprávním slova smyslu. Lze se ale jistě oprávněně domnívat, že v tomto ohledu k žádné „revoluci“ nedojde a soudy naváží na dosavadní právní stav a praxi, a tedy budou i nadále vycházet z oné dosavadní nepsané hranice jednoho týdne.

Z hlediska dokazování této nejméně závažné formy ublížení na zdraví u dopravní kriminality (jíž pak za splnění dalších podmínek trestní odpovědnosti odpovídá právní kvalifikace trestného činu ublížení na zdraví podle § 223 trestního zákona, popř. trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 201 odst. 1, odst. 2 písm. c) trestního zákona) mohu uvést, že v praxi prakticky žádné problémy nevznikají. Je zřejmé, že v těchto případech (i s ohledem na současnou právní úpravu preferující odborná vyjádření před znaleckými posudky) převážně k důkazu plně postačí lékařská zpráva ošetřujícího lékaře, popř. odborné vyjádření, které je při dokazování v hlavním líčení vesměs doplněno výsledkem poškozeného.

Z pohledu trestné činnosti v dopravě mohu ze soudní praxe uvést zajímavý trend poslední doby, který se týká právě případů, kdy účastník

¹³³⁾ Srovnej např. judikáty R II/1965, R 2/1996.

¹³⁴⁾ Srovnej např. judikát R 16/1986.

nehody utrpí toliko nezávažné zranění. Jak vycházelo poměrně často najevo při dokazování v hlavním líčení (zejména při výslechu poškozeného), pachatelé dopravní kriminality se dříve u dopravních nehod, kdy došlo jen k lehkému zranění poškozeného, často snažili poškozeného hned na místě nehody přesvědčit, aby lidově řečeno „nemarodil“, tedy aby zejména nebyl uznán práce neschopným, a to za tím účelem, aby se v konečném důsledku jednalo z hlediska právního posouzení tohoto skutku pouze o přestupek a nikoli o trestný čin a jejich postih tak byl menšího rozsahu. Zejména po 1. 7. 2006, kdy vstoupil v účinnost zákon č. 411/2005 Sb., tedy mj. novela zákona č. 200/90 Sb., o přestupcích, která do přestupkové řízení zavedla poměrně přísné sankce za dopravní přestupky, od nichž navíc podle § 22 odst. 12 tohoto zákona nelze upustit, dochází na první pohled k paradoxní situaci, kdy pachatelé dopravní kriminality jsou raději postaveni před soud v rámci trestního řízení než před správní orgán v rámci řízení přestupkového. Jinými slovy - a poněkud cynicky - řečeno, tito pachatelé (zejména řidiči z povolání) uvítají, pokud při jimi zaviněné dopravní nehodě dojde k menšímu zranění druhé osoby, které má charakter újmy na zdraví dle trestního zákona. Pokud jsou totiž postaveni před soud, spoléhají na to, že soud (pokud tak neučiní již státní zástupce v přípravném řízení) bude aplikovat některý z odklonů od trestního řízení, zejména podmíněné zastavení trestního stíhání podle § 307 trestního řádu. V konečném důsledku se tak tito pachatelé dopravní kriminality jednak zcela vyhnou uložení jakéhokoli trestu (zejména pak uložení trestu zákazu činnosti spočívajícímu v zákazu řízení motorových vozidel, o který jde v těchto případech v první řadě), a jednak i placení nákladů trestního řízení.¹³⁵⁾

Pokud se týká „**těžké újmy na zdraví**“, zde již trestní zákon tento institut výslovně upravuje, a to ve výkladových pravidlech obsažených v ust. § 89 trestního zákona, konkrétně pak v jeho ust. § 89 odst. 7. Podle tohoto ustanovení je tato újma vymezena dvěma kumulativními podmínkami,

¹³⁵⁾ Srovnej 152 odst. 1 písm. d) trestního řádu a vyhlášku č. 312/95 Sb., kterou se stanoví paušální částka nákladů trestního řízení.

kteře musí být splněny zároveň, tedy musí jít o vážnou poruchu zdraví nebo vážné onemocnění, které je zároveň jedním z případů taxativně uvedených pod písmeny a) – ch) tohoto ustanovení. Oproti „prostému“ ublížení na zdraví se tedy musí jednat o vážnou poruchu zdraví nebo jiné vážné onemocnění, které poškozený pociťuje již jako citelnou újmu v obvyklém způsobu života, které je současně výslovně uvedeno v citovaném ustanovení. I tady lze odkázat na bohatou soudní judikaturu, která výklad tohoto pojmu v soudní praxi blíže rozvádí. Jako důkaz toho, že dosavadní právní úprava těžké újmy na zdraví se v praxi plně osvědčila a není třeba ji dále upravovat či měnit, je pak možno zmínit skutečnost, že zákonodárce prakticky doslovně přejal stávající ustanovení § 89 odst. 7 trestního zákona do nového výkladového ust. § 122 odst. 2 trestního zákoníku.

Z pohledu dokazování této závažné formy ublížení na zdraví u dopravní kriminality (jíž pak za splnění dalších podmínek trestní odpovědnosti odpovídá právní kvalifikace trestného činu ublížení na zdraví podle § 224 trestního zákona, popř. trestného činu obecného ohrožení podle § 180 odst. 1, odst. 2 písm. a) trestního zákona) mohu uvést, že zde již v praxi problémy vznikají, a to zejména u tzv. hraničních případů. Nejčastěji vyskytující se druh těžké újmy na zdraví je uveden v ustanovení § 89 odst. 7 písm. ch) trestního zákona, tedy jde o delší dobu trvající poruchu zdraví. Tato hranice opět není nikde výslovně stanovena (ani v novém trestním zákoníku), přičemž soudní praxe pracuje (opět nikoli bezvýjimečně) s hranicí šesti týdnů ¹³⁶⁾

Přestože by podle mého názoru i v těchto případech (kdy opět poukazují na současnou právní úpravu preferující odborná vyjádření před znaleckými posudky) většinou k důkazu plně postačovala lékařská zpráva ošetřujícího lékaře, popř. odborné lékařské vyjádření, je realita při rozhodovací činnosti soudů poněkud jiná.

Obvinění se totiž v rámci své obhajoby snaží dosáhnout mírnější právní kvalifikace svého jednání (a tím i mírnějšího trestu), což se v praxi projevuje

¹³⁶⁾ Srovnej např. judikáty R II/1965, R 18/1969.

tím, že pokud nejde o zcela jednoznačné případy, často poukazují na to, že doba léčení poškozeného (potažmo jeho pracovní neschopnost) byla neúměrně dlouhá. Na podporu svých (mnohdy i oprávněných) tvrzení často předkládají znalecké posudky zpracované jimi oslovenými znalci na jejich žádost (o přípustnosti takových posudků jako důkazu v trestním řízení jsem již v této práci pojednal – viz kapitola 5.1., s. 56 a násl.). Pokud pak obviněný „svůj“ znalecký posudek předloží, je zřejmé, že takový posudek vždy hovoří v jeho prospěch (v opačném případě by ho obviněný logicky k důkazu vůbec nepředložil). Soudu pak nezbývá, aby na tuto důkazní situaci zareagoval, a to vesměs přibráním znalce (pokud již dříve orgány činnými v trestní řízení přibrán nebyl) nebo zadáním vypracování doplňku znaleckého posudku, který vypracoval již orgány činnými v trestním řízení přibraný znalec.

Třetí a nejzávažnější formou újmy na zdraví je nepochybně **smrt**. Ani definici tohoto právního pojmu v trestním zákoně (a opět ani v novém trestním zákoníku) nenalezneme. Pojem smrti je tak soudní praxí vykládán na základě poznatků lékařské vědy jako biologická smrt mozku (celebrální smrt), tedy takový stav organismu, u kterého je obnovení všech životních funkcí již vyloučeno,¹³⁷⁾ přičemž tzv. klinickou smrt nelze považovat za smrt, neboť v takovém případě jde toliko o zástavu vitálních funkcí, jejichž obnova je ještě možná.¹³⁸⁾

Z hlediska dokazování této nejzávažnější formy újmy na zdraví u dopravní kriminality (jíž pak za splnění dalších podmínek trestní odpovědnosti odpovídá právní kvalifikace trestného činu ublížení na zdraví podle § 224 trestního zákona, popř. trestného činu obecného ohrožení podle § 180 odst. 1, odst. 2 písm. a) trestního zákona) je pak evidentní, že zde se již bez přibrání dvou znalců orgány činné v trestní řízení neobejdou, jak o tom podrobněji pojednám v následující kapitole znalecké posudky z oboru zdravotnictví, odvětví soudní lékařství.¹³⁹⁾

¹³⁷⁾ Srovnej např. judikáty R 47/1970, R 16/1986.

¹³⁸⁾ Srovnej např. judikát R 41/1976, s. 211.

¹³⁹⁾ Srovnej § 115 odst. 1 a § 105 odst. 4 trestního řádu.

5.2.3. Znalecké posudky z oboru zdravotnictví, odvětví soudní lékařství

Vzhledem k tomu, že na našich silnicích umírá při dopravních nehodách stále přibližně 1000 lidí ročně, je zřejmé, že znalecké posudky z oboru zdravotnictví, odvětví soudní lékařství, mají při dokazování trestné činnosti páchané v dopravě velmi významnou roli.

Jak vyplývá ze samotného názvu, soudní lékařství je - zjednodušeně řečeno - lékařský obor zahrnující lékařské vyšetřování pro potřeby soudní (pitva, chemický rozbor tkání a orgánů, jejich histologické a sérologické vyšetření). Využívá metody a poznatky všech odvětví lékařství. Objasňuje příčiny smrti, odlišení smrti přirozené od násilné, podává důkazy pro odlišení vraždy, sebevraždy a náhody. Svou vědeckou, znaleckou a konzultační činností pomáhá všem orgánům činným v trestním řízení k poznání a objasnění trestných činů.

Vznikne-li podezření, že smrt člověka byla způsobena trestným činem, musí být mrtvola prohlédnuta a pitvána, přičemž pohřbít mrtvolu lze v takových případech jen se souhlasem státního zástupce.¹⁴⁰⁾

Pokud se týká úmrtí osoby při dopravní nehodě, je zcela evidentní, že bez těchto znaleckých posudků se dokazování dopravní kriminality nepochybně neobejde. Z hlediska dokazování a výsledku trestního řízení vůbec se jedná o zcela zásadní otázku, jejímž předmětem je posouzení, zda k úmrtí poškozeného došlo v důsledku zranění utrpěných při takové nehodě či nikoli, tedy zda existuje příčinná souvislost mezi zaviněným jednáním pachatele a tímto nenapravitelným následkem. Byť se někdy jedná o případy z tohoto pohledu velice jednoduché, kdy účastník nehody zemře přímo na místě nehody nebo krátce po ní při nebo po převozu do nemocnice, na straně druhé existují případy, kdy poškozený zemře s odstupem několika týdnů či dokonce měsíců po nehodě, kdy je dokonce již v domácím léčení a poté již může být

¹⁴⁰⁾ Srovnej § 115 odst. 1 trestního řádu a vyhlášku č. 19/88 Sb., o postupu při úmrtí a pohřebnictví.

zodpovězení této otázky mnohem komplikovanější, neboť je třeba zohlednit všechny příčiny úmrtí, kam je třeba zahrnout i např. neodborně poskytnutou zdravotnickou péči.¹⁴¹⁾

Této skutečnosti si byl vědom i zákonodárce, když v ustanovení § 105 odst. 4 trestního řádu vymezil, že jde-li o prohlídku a pitvu mrtvoly, je třeba přibrat vždy dva znalce. Pro zaručení maximální objektivity tohoto úkonu je pak současně vyloučeno, aby k prohlídce a pitvě mrtvoly byl přibrán jako znalec ten lékař, který zemřelého ošetřoval pro nemoc, která jeho smrti bezprostředně předcházela.

Zákon zde má na mysli, že se jedná o dva znalce ze stejného oboru i odvětví. Trestní řád přitom výslovně nestanoví, jakou specializaci musí mít znalci – lékaři, kteří provádějí prohlídku a pitvu mrtvoly podle § 115 trestního řádu. Zákonem tedy není speciální odbornost přibíraného znalce nijak blíže vymezena. Volba znalců z oboru zdravotnictví však musí každopádně vycházet z požadavku, aby šlo o lékaře, kteří na základě svých odborných znalostí mohou přispět k objasnění skutečností v konkrétním případě důležitých pro rozhodnutí. Soudní praxe pak připustila, že se může jednat i o dva znalce sice ze stejného oboru, ale z různých odvětví za situace, kdy má i druhý znalec erudici z potřebného lékařského oboru či odvětví. Skutečnost, že znalecký posudek o prohlídce a pitvě mrtvoly byl zpracován vedle znalce z odvětví soudního lékařství též znalcem z odvětví patologické anatomie, nemůže být sama o sobě důvodem vadnosti posudku a tedy ani podkladem pro rozhodnutí soudu o vrácení věci státnímu zástupci k došetření podle § 188 odst. 1 písm. f) trestního řádu.¹⁴²⁾

Z povahy dopravní kriminality vyplývá, že tyto znalce v drtivé většině případů přibírá již v přípravném řízení policejní orgán, protože těžce zranění účastníci dopravních nehod umírají nejčastěji buď přímo při vlastní nehodě nebo krátce po ní, kdy jde o tak závažná zranění, která nejsou slučitelná se životem a život poškozeným nezachrání ani okamžité poskytnutí vysoce

¹⁴¹⁾ Srovnej např. judikáty R 21/1981 a R 20/1992.

¹⁴²⁾ Srovnej např. judikát R 52/1991.

kvalifikované lékařské péče. Jak jsem již shora nastínil, stávají se však i případy, kdy zraněný účastník nehody zemře až s odstupem několika měsíců po dopravní nehodě. I v mé soudní praxi se takový případ vyskytl, kdy byl chodec okolo projíždějícím osobním motorovým vozidlem doslova přiražen na další stojící zaparkované vozidlo. Při nehodě utrpěl velmi vážná zranění obou nohou a přes veškeré úsilí lékařů a několik náročných operací (kdy mu levá noha musela být amputována) po sedmi měsících, z nichž většinu navíc strávil v umělém spánku, zemřel. V té době již byla tato trestní věc ve stádiu řízení před nalézacím soudem, tudíž příslušné znalce také přibíral soud.

Typický okruh otázek, kterými se znalci v těchto posudcích zabývají a než musí odpovědět, bývá následující:

1. Popsat veškerá vnější a vnitřní zranění chodce Jana Nováka, zemřelého dne 15. 5. 2009 a posoudit, zda odpovídají mechanismu dopravní nehody, k níž došlo dne 10. 5. 2009 v době kolem 07.05 hodin v Olomouci na pozemní komunikaci I/39 – ulici Palackého poblíž tramvajové zastávky?
2. Stanovit bezprostřední příčinu smrti poškozeného Jana Nováka a posoudit, zda je jeho úmrtí v příčinné souvislosti se zraněními, která poškozený utrpěl při předmětné dopravní nehodě dne 10. 5. 2009?
3. Uvést všechny další skutečnosti, které vyplynou při zpracování znaleckého posudku najevo a které jsou z pohledu znalců důležité pro celkové posouzení věci.

5.2.4. Znalecké posudky z oboru zdravotnictví, odvětví chirurgie, traumatologie

Jako „klasické“ znalecké posudky pro posouzení méně závažných zranění utrpěných při dopravních nehodách lze nepochybně označit znalecké posudky z oboru zdravotnictví, odvětví chirurgie. Vzhledem k postupující a prohlubující se specializaci lékařských oborů se dále při své rozhodovací činnosti v rámci dokazování setkávám se znaleckými posudky z oboru zdravotnictví, odvětví dětské chirurgie nebo odvětví traumatologie.

Chirurgie je pojem pocházející ze starořeckého termínu cheirourgia, vzniklého kombinací slov cheir (ruka) a ergein (pracovat) doslova tedy „ruční práce“. Je to lékařský obor, který léčí nemoci a úrazy operativně manuálním a instrumentálním ošetřením. Dětská chirurgie je obor, který se zabývá komplexní péčí o chirurgicky nemocného v dětském věku, což je jistě žádoucí, neboť praxe ukazuje, že tatáž zranění malých dětí a dospělých jedinců přece jen mají odlišný charakter (např. jinou dobu léčení, hledisko trvalých následků apod.). Součástí chirurgie je potom traumatologie, jakožto vědní obor zabývající se prevencí, diagnózou, léčením a rehabilitací poranění, zejména pohybového ústrojí (kostí, svalů, kloubů a šlach),

Jako příklad dalších lékařských specializací, které by při dokazování zdravotní újmy u dopravní kriminality přicházely do úvahy, mohu pro úplnost uvést znalecké posudky z oboru zdravotnictví, zdravotnická odvětví různá, specializace stomatologická chirurgie, ústní, čelistní a obličejová chirurgie, nicméně s takovým znaleckým posudkem jsem se ve své dosavadní soudní praxi zatím nesetkal.

Typický okruh otázek, kterými se znalci v těchto posudcích zabývají a něž musí odpovědět, bývá následující:

1. Jaká zranění utrpěl řidič vozidla Škoda Octavia, reg. zn. 2M1 5967, Jan Novák a jeho spolujezdkyně Jana Nováková při dopravní nehodě dne 29. 7. 2009 v 08.30 hodin v obci Bohuňovice, okres Olomouc,

na křižovatce vedlejší pozemní komunikace II/437 s hlavní pozemní komunikací I/47 při srážce dvou osobních motorových vozidel?

2. Jakým způsobem zranění Jana a Jany Novákových vznikla, popsat jejich úrazový mechanismus a uvést, zda odpovídá průběhu dopravní nehody a zda jsou utrpěná zranění v přímé příčinné souvislosti s dopravní nehodou?
3. Popsat nezbytná ošetření, způsob a dobu dalšího léčení?
4. Uvést všechna konkrétní omezení Jana a Jany Novákových v obvyklém způsobu života a jejich délku, dále posoudit, zda pracovní neschopnost Jana Nováka trvající ode dne 29. 7. 2009 do 20. 10. 2009 je odpovídající okolnostem případu?
5. Jaké je hodnocení závažnosti zranění Jana a Jany Novákových, uvést případné trvalé následky a pokud nenastaly, popsat reálná rizika jejich vzniku?
6. Uvést všechny další skutečnosti, které vyplynou při zpracování znaleckého posudku najevo a které jsou z pohledu znalce důležité pro celkové posouzení věci.

5.2.5. Znalecké posudky z oboru zdravotnictví, odvětví toxikologie

Pro trestné činy v dopravě je dále typické, že zde více než u jiných druhů kriminality vystupuje do popředí otázka, zda pachatel byl či nebyl v době spáchání trestného činu **pod vlivem návykové látky**, jimiž je třeba rozumět alkohol, omamné látky, psychotropní látky a ostatní látky způsobilé nepříznivě ovlivnit psychiku člověka nebo jeho ovládací nebo rozpoznávací

schopnosti nebo sociální chování.¹⁴³⁾ Přestože s účinností od 1. 7. 2006 došlo k podstatné změně skutkové podstaty trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 201 trestního zákona, jak jsem již shora zmínil, bohužel tato skutečnost nevedla ke kýženému cíli, a to ke snížení procentuelního zastoupení dopravních nehod způsobených pod vlivem alkoholu na celkovém počtu silničních dopravních nehod (v letech 2003 až 2007 se pohyboval podíl dopravních nehod zaviněných alkoholem na celkovém počtu dopravních nehod vždy kolem 4 %). Jen vloni došlo na našich silnicích pod vlivem alkoholu k 7252 dopravním nehodám, při kterých zemřelo 80 lidí, což je o 122 % usmrcených více, než v roce 2007.

Z hlediska četnosti se u pachatelů dopravní kriminality v drtivé většině případů jedná o alkohol, avšak nelze přehlédnout, že i jízda pod vlivem jiných drog (zejména se jedná o amfetaminy, konopné látky a benzodiazepiny) je na vzestupu. Tuto skutečnost je možné doložit na počtech nálezů ilegálních drog v tělech zemřelých aktivních účastníků dopravních nehod, kdy tento počet má vzrůstající tendenci, přičemž v roce 2006 bylo pozitivně testováno na přítomnost ilegálních drog již 12,8 % ze vzorku 133 řidičů zemřelých při dopravní nehodě.¹⁴⁴⁾

Je zřejmé, že jízdou pod vlivem alkoholu či drog řidič poruší povinnost nepožíť před jízdou a za jízdy alkohol nebo jinou návykovou látku, jenž je zakotvena v § 5 odst. 2 písm. a), písm. b) zákona o silničním provozu. Řidiči tak vzniká dle § 5 odst. 1 písm. f), písm. g) tohoto zákona povinnost podrobit se na výzvu oprávněných osob kontrole, zda není ovlivněn alkoholem, nebo jinou návykovou látkou. Z uvedeného dále vyplývá, že policejní orgán musí provést všechny zákonem přípustné úkony směřující ke zjištění míry ovlivnění pachatele alkoholem (popř. jinými návykovými látkami) bezprostředně po spáchání trestného činu, neboť s ohledem na odbourávání a vyloučení těchto látek z lidského organismu není takový důkaz možno později zajistit.

¹⁴³⁾ Srovnej § 89 odst. 10 trestního zákona a § 130 trestního zákoníku.

¹⁴⁴⁾ Srovnej Řeháček, J. K možnostem využití prostředků trestního práva při postihu kriminality v silniční dopravě. Trestněprávní revue. 2009, č. 6, s. 171.

Dokazování v této zvlášť významné oblasti dopravní kriminality, zjednodušeně řečeno jízdy pod vlivem alkoholu, pak právě od 1. 1. 2009 prochází poměrně zásadními změnami, které si nepochybně zaslouží podrobnější rozbor, který provedu v této části práce. Skutečnost, zda pachatel byl či nebyl v době činu pod vlivem návykových látek (lépe řečeno, zda mu tato skutečnost bude dokazováním prokázána) je totiž naprosto zásadní. Jednak může mít bezprostřední význam přímo pro užitou právní kvalifikaci jednání pachatele (§ 201 trestního zákona) či v případě zjištění menšího množství alkoholu alespoň pro přísnější posouzení konkrétního stupně společenské nebezpečnosti a jednak má vesměs rozhodující vliv na úvahu o ukládaném trestu. S plnou odpovědností mohu z pohledu rozhodovací činnosti soudů konstatovat, že tato otázka rozhoduje u trestných činů v dopravě se závažnými následky (v podobě těžkých zranění či úmrtí účastníků nehody) přímo o tom, zda pachateli bude uložen trest odnětí svobody s podmíněným odkladem jeho výkonu nebo již nepodmíněný trest odnětí svobody.

U méně závažných trestných činů v dopravě pak platí, že se v případech prokázaného požití alkoholu před jízdou neaplikují odklony od trestního řízení, zejména u obviněných tolik populární institut podmíněného zastavení trestního stíhání podle § 307 trestního řádu, neboť jízda pod vlivem alkoholu je natolik významnou okolností případu, pro kterou nelze takové rozhodnutí považovat za dostačující.¹⁴⁵⁾

Z hlediska dokazování v trestním řízení je dále klíčové zjištění, zda pachatel trestné činnosti měl v krvi hladinu alkoholu (který je nejdostupnější a tedy nejčastější užívanou návykovou látkou) dosahující hodnoty nejméně jedné promile, neboť v takovém případě by se podle stávající judikatury již jednalo o „stav vylučující způsobilost“, jak o něm hovoří skutková podstata trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 201 trestního zákona. Podle poznatků lékařské vědy, které jsou přejímány do rozhodovací činnosti soudů, totiž žádný, tedy ani nadprůměrně disponovaný řidič

¹⁴⁵⁾ Srovnej např. judikát R 31/1994.

motorového vozidla, není schopen bezpečně řídit motorové vozidlo, dosáhne-li hladina alkoholu v jeho krvi nejméně 1,00 g/kg, tj. 1 promile. Jinými slovy řečeno, jestliže je u řidiče motorového vozidla zjištěno, že v době jízdy měl nejméně jedno promile alkoholu v krvi, pak je u něj v důsledku této koncentrace alkoholu vždy vyloučena jeho způsobilost řídit motorové vozidlo. Závěr o naplnění zákonných znaků trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 201 trestního zákona je pak dále možný též tehdy, je-li v konkrétním případě zjištěno, že i menší množství alkoholu v krvi řidiče blížící se hranici jednoho promile vylučovalo jeho způsobilost řídit motorové vozidlo.¹⁴⁶⁾

Na první pohled se může tato problematika z pohledu dokazování jevit jako jednoduchá, neboť policisté přece na místě nehody takové zkoušky vždy standardně provádějí, jak to jim a rovněž řidičům také ukládají příslušné předpisy,¹⁴⁷⁾ avšak, jak už to bývá, realita bývá podstatně složitější.

I když nyní ponechám stranou nikoli výjimečné případy, kdy se řidič jednoduše odmítne podrobit jakékoli zkoušce na zjištění přítomnosti alkoholu (o této problematice a jejích možných východiscích se zmíním dále), je třeba vzít do úvahy i poměrně časté případy, kdy je řidič při nehodě vážně zraněn, nezřídká v bezvědomí, a tudíž ani objektivně není schopen se zkouškám na alkohol podrobit. Tehdy je na policejním orgánu, aby zajistil provedení odběru krve u dotyčného ihned po jeho převozu do zdravotnického zařízení, což se bohužel ne úplně vždy stane a potom zůstane otázka ovlivnění řidiče motorového vozidla alkoholem v době nehody navždy nezodpovězena.

Jako další poznatek ze své soudní praxe bych zde zmínil skutečnost, že s opakovanými odběry krve či alespoň opakovanými dechovými zkouškami u řidičů jsem se bohužel setkal spíše výjimečně, přestože by to bylo nanejvýš žádoucí. Mezi řidiči, kteří způsobí nehodu pod vlivem alkoholu, a následně stanou před soudem jako obžalovaní, je totiž stále velmi „populární“ následná účelová obhajoba spočívající ve tvrzení, že veškerý alkohol vypili nikoli

¹⁴⁶⁾ Srovnej např. judikáty R 12/1985 a R 26/2008.

¹⁴⁷⁾ Srovnej § 5 odst. 1 písm. f), g) zákona č. 361/200 Sb., o silničním provozu.

před nehodou, nýbrž teprve po nehodě (pochopitelně před příjezdem policejní hlídky) v důsledku utrpeného šoku.¹⁴⁸⁾ V případě dvou odběrů krve provedených s časovým odstupem alespoň třiceti minut pak totiž lze v závislosti na průběhu tzv. alkoholové křivky takovou obhajobu dokazováním snadno vyvrátit.

V této souvislosti je dále třeba uvést, že při dechových zkouškách na přítomnost alkoholu již „odzvoni“ tzv. balónkům a dýchání do skleněných trubiček s obsahem krystalků, což zejména starší řidiči důvěrně znají. Policejní orgány jsou dnes vybaveny již moderními elektronickými dechovými analyzátory (nejčastěji zn. Dräger Alcotest 7510 Standard), které okamžitě na displeji digitálně zobrazí zjištěnou hladinu alkoholu v dechu.

Tyto přístroje jsou rovněž schopny samy tento výstup se všemi potřebnými údaji (číslo přístroje a tiskárny, datum a čas provedení zkoušky, datum kalibrace přístroje, naměřená hodnota alkoholu) okamžitě vytisknout v listinné podobě. Tento písemný doklad o dechové zkoušce, který na místě po doplnění osobních údajů o kontrolované osobě podepisuje policista provádějící úkon a osoba, která se dechové zkoušce podrobila, se pak zakládá do trestního spisu, tudíž jej má soud k dispozici jako listinný důkaz. Dále se do spisu zakládá jako listinný důkaz tzv. kalibrační protokol o kalibraci provedené výrobcem příslušného dechového analyzátoru a tzv. ověřovací list, kterým Český metrologický institut dokládá ověření přístroje.¹⁴⁹⁾

Důkazní situace je tak poměrně jednoznačná v případech, kdy se pachatel (pozdější obviněný) po dopravní nehodě podrobí nejprve dechové zkoušce, a poté (pochopitelně v případě pozitivní dechové zkoušky) i odběru krve za účelem zjištění, zda byl pod vlivem alkoholu. Rozborem krve lze pak dlouhodobě osvědčenými lékařskými metodami, kam patří plynová chromatografie a Widmarkova zkouška, spolehlivě zjistit přesnou hladinu alkoholu v krvi.

¹⁴⁸⁾ Srovnej § 47 odst. 2 písm. b) zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu.

¹⁴⁹⁾ Srovnej vyhlášku č. 262/2000 Sb., kterou se zajišťuje jednotnost a správnost měřidel a měření a vyhlášku č. 345/2002 Sb., kterou se stanoví měřidla k povinnému ověřování a měřidla podléhající schválení typu.

Složitější důkazní situace však nastávala do 31. 12. 2008 v případech, kdy se podezřelý podrobil dechové zkoušce, která byla pozitivní, a následně se - ať už z jakýchkoli důvodů - odmítl podrobit odběru krve. V takovém případě nemohly (a stále ani nemohou) policejní orgány uplatnit zvláštní druh ohledání, kterým je odběr krve proti vůli podezřelého překonáním jeho odporu a důkaz krevní zkouškou pak soudu při dokazování jednoduše chybí.¹⁵⁰⁾

Přitom je třeba mít dále na paměti, že jakákoli dechová zkouška na přítomnost alkoholu, tedy i ta provedená moderním elektronickým dechovým analyzátozem, určuje vždy hodnotu alkoholu v dechu, nikoli v krvi. Současně je třeba z lékařského pohledu dodat, že neexistuje (a dle lékařů ani existovat nemůže) žádný obecně uznávaný vzorec, podle něhož by bylo možno relevantním způsobem „přepočítat“ zjištěnou hladinu alkoholu v dechu na hladinu alkoholu v krvi.

Dosavadní soudní praxe tedy jednotně vycházela z předpokladu, že dechová zkouška na zjištění přítomnosti alkoholu (byť provedená elektronickým analyzátozem) sama o sobě nemůže nahradit zkoušku krevní, a tudíž v těchto případech nelze dokazování omezit pouze výsledky dechové zkoušky. Na straně druhé se však kromě technicky stále dokonalejších dechových analyzátorů vyvíjela i judikatura, a to tím směrem, že trestní stíhání obviněného řidiče motorového vozidla pro trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 201 trestního zákona však nebylo vyloučeno ani v případě, jestliže se nepodařilo objektivně (tj. odběrem a vyšetřením krve) zjistit přesné množství alkoholu v krvi řidiče v době jízdy. Citované ustanovení totiž podmiňuje trestní odpovědnost stavem, který vylučuje způsobilost k výkonu zaměstnání nebo k jiné činnosti, při nichž by mohl pachatel ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku. Na takový stav lze sice usuzovat především z množství (hladiny) alkoholu v krvi řidiče, ale nebyl-li tento údaj k dispozici, je možné a nutné stav vylučující způsobilost vyvodit ze souhrnu ostatních okolností, za nichž byla jízda řidiče motorového vozidla

¹⁵⁰⁾ Srovnej § 114 odst. 2, odst. 4 trestního řádu.

uskutečněna, např. z druhu a množství alkoholických nápojů požitých před jízdou řidičem, z doby, kdy k požití došlo, ze způsobu jízdy, z celkového chování řidiče před nehodou i po ní apod. K tomu musí orgány činné v trestním řízení opatřit a provést všechny vhodné a potřebné důkazy (§ 2 odst. 5 trestního řádu) a odpovídajícím způsobem je zhodnotit jednotlivě i v souhrnu (§ 2 odst. 6 trestního řádu).

Vedle svědeckých výpovědí, lékařských zpráv či znaleckého posudku mohl být jedním ze souhrnu důkazů (byť nikoli jediným), jimiž lze prokázat stav vylučující způsobilost pachatele k výkonu činnosti podle § 201 trestního zákona, též výsledek dechové zkoušky, zejména pokud byla tato zkouška provedena přístrojem, který umožňuje kvantifikovat množství požitého alkoholu. Výsledek dechové zkoušky není možné bez dalšího odmítnout jen z důvodu, že přístroj, na kterém byla zkouška provedena, je zatížen určitou nepřesností, pokud výsledek odpovídá ostatním důkazům.¹⁵¹⁾

V rámci dokazování se tedy v praxi postupovalo tak, že v těchto případech byl vyžádán znalecký posudek znalce z oboru zdravotnictví, odvětví toxikologie (popř. odvětví soudního lékařství), kdy znalec při neexistenci výsledku krevní zkoušky stanovil propočtem ovlivnění obviněného alkoholem při řízení motorového vozidla. Podkladem pro znalecké zjištění byly všechny důkazy zajištěné v přípravném řízení vztahující se k ovlivnění obviněného alkoholickými nápoji v kritické době (např. výpovědi obviněného a svědků a listinné důkazy). Znalci bylo uloženo, aby se v posudku také podrobněji vyjádřil k výsledku dechové zkoušky provedené u obviněného přístrojem zn. Dräger, kdy měl blíže definovat, jakou chybou může být výsledek takového měření zatížen a v čem nepřesnost spočívá. Z uvedeného vyplývá, že absenci krevní zkoušky při dokazování „stavu vylučujícího způsobilost“ v konečném důsledku nahrazovaly znalecké posudky z oboru zdravotnictví, které tak současně doplňovaly dokazování v návaznosti na výsledky dechové zkoušky.

¹⁵¹⁾ Srovnej rozhodnutí Nejvyššího soudu ze dne 17. 2. 2000, sp. zn. 5 Tz 202/99 (Právní rozhledy. 2000, č. 5, s 221.).

Otázky, kterými se znalci v těchto posudcích zabývali a něž museli odpovědět, bývaly následující:

1. Jaká byla hladina alkoholu v krvi obviněného Jana Nováka při řízení motorového vozidla Škoda Octavia, reg. zn. 2M1 5967, dne 11. 5. 2008 v 01.05 hodin, pakliže u něj téhož dne byla pomocí dechového analyzátoru Dräger Alcotest opakovaně zjištěna přítomnost alkoholu v dechu, a to v 01.11 hodin hodnota 1,28 promile alkoholu a v 01.43 hodin hodnota 1,21 promile alkoholu?
2. Jakým konkrétním způsobem (jakými projevy navenek) se tato hladina alkoholu v krvi projeví na chování čtyřicetiletého muže v obecné rovině?
3. Jakým konkrétním způsobem se tato hladina alkoholu v krvi projevila na chování obviněného Jana Nováka při řízení osobního motorového vozidla v nočních hodinách, jaký měla konkrétní vliv na jeho schopnost správných a včasných vjemů nezbytných pro bezpečné řízení a ovládání motorového vozidla a na jeho schopnost správných a pohotových reakcí řidiče na situace vznikající v dopravním provozu?
4. Jaké další skutečnosti vyplynuly při zpracování znaleckého posudku najevo a které jsou z pohledu znalce důležité pro celkové posouzení věci?

5.2.6. Dokazování stavu vylučujícího způsobilost u trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 201 trestního zákona po 1. 1. 2009

Ještě dříve než dojde na zcela nové trendy dokazování v této oblasti, nemohu nezmínit, že i nadále přetrvává alarmující stav, kdy v případě, že

řidič jakékoli vyšetření ke zjištění přítomnosti návykových látek odmítne, trestní odpovědnosti a postihu za trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky dle § 201 trestního zákona unikne. Takové jednání je totiž nadále právně kvalifikováno pouze jako přestupek a proti těmto řidičům (pochopitelně za situace, kdy není dána jejich trestní odpovědnost za jiný trestný čin) nejsou podnikány žádné další kroky.¹⁵²⁾ Policejní orgán má totiž při přetrvávajícím odporu řidiče podrobit se zkoušce na přítomnost alkoholu zákonnou možnost provést pouze úkon nespojený se zásahem do tělesné integrity. V těchto případech sice přichází do úvahy dechová zkouška nebo testování moči, avšak reálně jsou tyto úkony proti vůli řidiče jen stěží proveditelné. Možné náměty na změnu této právní úpravy de lege ferenda zmíním v závěru práce.

Novela zákona č. 379/2005 Sb., o opatřeních k ochraně před škodami působenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami, která byla s účinností od 1. 1. 2009 provedena zákonem č. 274/2008 Sb., však poněkud „zamíchala kartami“ v otázce dokazování ovlivnění alkoholem u pachatelů trestné činnosti v dopravě. Jestliže dopravní policisté přivítali tuto novelu s nadšením, neboť jim do značné míry zjednodušila jejich práci, u některých soudců vzbudila rozpaky, a to ještě předtím, než vešla v účinnost.¹⁵³⁾

Novelizované ust. § 16 odst. 2 zákona č. 379/2005 Sb. totiž nyní stanoví, že spočívá-li orientační vyšetření zjišťující obsah alkoholu v dechové zkoušce provedené analyzátozem alkoholu v dechu splňujícím podmínky stanovené zvláštním předpisem, odborné lékařské vyšetření se neprovede. V důsledku tohoto ustanovení tak již nově není třeba při pozitivním výsledku dechové zkoušky provádět odborné lékařské vyšetření zjišťující obsah alkoholu a nemůže tak být pochyb o vypovídací hodnotě dechové zkoušky provedené řádně ověřeným a kalibrovaným dechovým analyzátozem.

Je však otázkou, jak tuto změnu právní úpravy vnímat při dokazování v trestním řízení a zda již tedy nyní nebude třeba provádět další důkaz

¹⁵²⁾ Srovnej § 22 odst. 1 písm. d) zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích.

¹⁵³⁾ Srovnej Púry, F. Souhrn aktuální judikatury – VIII. Trestné činy v dopravě. Trestně právní revue. 2008, č. 12, s. 376.

(toxikologický znalecký posudek) ke stanovení stupně ovlivnění řidiče alkoholem. Podle argumentace předsedy senátu Nejvyššího soudu JUDr. Františka Púryho takový závěr nelze učinit a dokazování v trestním řízení bude třeba nadále provádět bez ohledu na změnu ust. § 16 odst. 2 zákona č. 379/2005 Sb. Podle jeho názoru tedy není vyloučeno, aby k prokázání stavu vylučujícího způsobilost u řidiče motorového vozidla postačilo jako důkaz jen orientační vyšetření na alkohol nebo jiné návykové látky provedené dechovým analyzátozem v souladu s ust. § 16 odst. 2 zákona č. 379/2005 Sb., ve znění pozdějších předpisů, ale nemůže jít o jediný důkaz a je třeba dodržet i další shora uvedené podmínky. Ovšem i když bylo provedeno takové orientační vyšetření certifikovaným dechovým analyzátozem, přesto v některých případech bude nutné provést i odborné lékařské vyšetření spojené s odběrem biologických materiálů (krve, moči apod.), jestliže to (předpokládaná) důkazní situace bude vyžadovat, zejména půjde-li o hraniční hodnotu zjištěné hladiny alkoholu kolem 1 promile, bude-li zde nedostatek jiných důkazů svědčících o stavu vylučujícím způsobilost řidiče k řízení motorového vozidla, vzniknou-li pochybnosti o přesnosti výsledku dechového analyzátoru – např. v důsledku jeho technické odchylky nebo hrozí-li možnost ovlivnění dechu jinými látkami než požitým alkoholem apod.¹⁵⁴⁾

Z pohledu soudní praxe v této oblasti po 1. 1. 2009 musím konstatovat, že policejní orgány k této problematice nyní nově přistupují tak, že v případě pozitivní dechové zkoušky provedené dechovým analyzátozem Dräger a zjištění hodnoty přesahující 1 promili alkoholu v dechu provedou u řidiče za cca 20 minut opakovanou zkoušku. Pokud je i tato zkouška pozitivní a naměřená hodnota i zde přesahuje hodnotu 1 promile alkoholu v dechu, další odborná lékařská vyšetření spojené s odběrem biologických materiálů se již neprovádí, přičemž státním zástupcem a následně i soudem je takový postup vesměs akceptován. Zůstává otázkou, jak se k tomuto novému způsobu dokazování „postaví“ Nejvyšší, popř. Ústavní soud při své rozhodovací činnosti.

¹⁵⁴⁾ Srovnej Púry, F. Souhrn aktuální judikatury – VIII. Trestné činy v dopravě. Trestně právní revue. 2008, č. 12, s. 377.

5.3. Znalecké posudky z oboru doprava

Jak už napovídá téma této práce, je přirozené, že velmi častými znaleckými posudky při dokazování trestné činnosti v dopravě jsou právě znalecké posudky z oboru doprava. Pokud se týká dalšího členění tohoto oboru, při dokazování se u dopravní kriminality můžeme setkat se znalci z odvětví dopravy letecké, městské, silniční, vodní, železniční a z odvětví skladiště a překladiště. Jelikož nejvíce trestných činů v dopravě je tradičně pácháno na úseku silniční dopravy, je zřejmé, že v praxi nejčastější jsou právě znalecké posudky z tohoto odvětví.

V pořadí druhou nejčastější skupinou dopravní kriminality jsou trestné činy páchané v dopravě železniční. Na tomto místě však musím současně konstatovat, že znalecké posudky z tohoto odvětví se při dokazování prakticky nevyskytují. Tento stav je způsoben skutečností, že vyhodnocení příčin a okolností vzniku mimořádné události spočívající v nehodě drážních vozidel provádí ze zákona vždy Drážní inspekce. Přestože stranám trestního řízení nic nebrání předložit v řízení před soudem znalecký posudek z oboru doprava, odvětví železniční doprava, potažmo i soud může sám takového znalce přibrat, v praxi se tak prakticky neděje a závěry Drážní inspekce jsou akceptovány jako směrodatné.

5.3.1. Znalecké posudky z oboru doprava, odvětví silniční doprava

Znalcům z oboru doprava, odvětví silniční doprava, se při zpracování znaleckého posudku přísluší zabývat technickými otázkami, které se vznikem a průběhem nehodového děje souvisejí, zejména pokud jde o typ dopravního prostředku, velikost a směr sil působících při dopravní nehodě na jednotlivá vozidla, předměty, osoby či části těla a dále rychlostí vozidel v okamžiku nehody, pohyb a deformace vozidel po srážce, konečnou polohou těl po kolizi apod., tedy takové okolnosti, k jejichž objasnění je třeba odborných znalostí technického směru.

Typický okruh otázek, kterými se znalci v těchto posudcích zabývají a než musí odpovědět, bývá následující:

1. Určit průběh nehodového děje, pohyb a jednání, resp. techniku a způsob jízdy účastníků dopravní nehody v prostoru a čase a stanovit místo střetu.
2. Stanovit příčiny dopravní nehody z technického hlediska.
3. Posoudit možnosti jednotlivých účastníků dopravní nehody k odvrácení střetu v nehodové situaci.
4. Uvést všechny další skutečnosti, které vyplynou při zpracování znaleckého posudku najevo a které jsou z technického hlediska důležité pro celkové posouzení a rozhodnutí ve věci.

Tyto znalecké posudky tedy orgánům činným v trestním řízení zodpoví zejména otázky, jaký byl technický stav vozidel účastných na nehodě a zda deformace a poškození, jež byly během následné technické prohlídky zjištěny, souvisí s předmětnou dopravní nehodou, resp. s působením vnějších deformačních sil v okamžiku nárazu vozidla do překážky, či nikoli. Dále se v nich znalci vyjádří k rychlosti a způsobu jízdy jednotlivých účastníků nehody, včetně jejich možností zabránit střetu vozidel a uvedou, zda příčinu vzniku předmětné dopravní nehody lze spatřovat v technickém stavu vozidel nebo v technice a způsobu jízdy obviněného (podezřelého) či případně jiné osoby.

Pakliže se jedná o dopravní nehodu, kde se jednotliví účastníci nehody, potažmo svědci, vyjadřují k průběhu nehodového děje odlišně, musí se znalec, pochopitelně jen z technického hlediska, s těmito tvrzeními vypořádat. Znalec v těchto případech vypracuje více variant nehodového děje, které odpovídají jednotlivým verzím a zpětně přímo navazují na předstřetový pohyb vozidel a současně uvede, která z těchto variant je technicky přijatelná, resp. za splnění

jakých podmínek je která varianta vůbec technicky přijatelná či nepřijatelná.

155)

Z uvedeného je zřejmé, že tyto znalecké posudky bývají často stěžejním důkazním prostředkem, který má v konečném důsledku rozhodující vliv na výrok o vině. Právě proto se zde velmi projevuje aktivita obviněného, který často předkládá k důkazu znalecký posudek jiného znalce zpracovaný na jeho objednávku, pakliže pro něj závěry předchozího posudku nejsou příznivé. Je nabíledni, že závěry takového znaleckého posudku předloženého obviněným buď přímo vyvracejí závěry znaleckého posudku znalce přibraného orgány činnými v trestním řízení nebo je alespoň do značné míry zpochybňují. Další procesní postup orgánů činných v trestním řízení v těchto případech popíšu v kapitole týkající se posudků ústavu.

Pokud se týká znaleckých posudků z oboru doprava, odvětví silniční doprava, je zřejmé, že tyto se zabývají ryze technickou stránkou dopravní kriminality. Problematické technických aspektů u dopravních nehod by nepochybně bylo možné věnovat značný prostor, což však není účelem této práce. Ovšem vzhledem k tomu, že se moderní vozidla postupně mění z mechanických zařízení na pohyblivé počítače, nemohu se alespoň stručně nezmínit o technických novinkách, které by se měly co nejdříve prosadit při znaleckém zkoumání (ohledání) motorových vozidel, která měla na nehodě podíl, a tím významně zjednodušit dokazování u trestné činnosti v dopravě.

Již jsme si zvykli na to, že nová vozidla jsou téměř bezvýjimečně vybavována asistenčními systémy (např. ABS, ESP, ASR) a rovněž také elektronicky řízenými systémy pasivní bezpečnosti (airbagy, předpínače bezpečnostních pásů). Tyto systémy jsou osazeny senzory, které snímají a vyhodnocují všechna podstatná stavová data o vozidle. Na základě naměřených hodnot systém přijímá důležitá rozhodnutí pro zabránění vzniku dopravní nehody (tzv. aktivní bezpečnost) nebo přinejmenším tato rozhodnutí vedou ke zmírnění následků dopravní nehody (tzv. pasivní bezpečnost). Různí

¹⁵⁵⁾ Srovnej např. judikát R 33/1981.

výrobci tyto naměřené hodnoty již nyní alespoň částečně ukládají, a to proto, aby zdokonalili vlastní diagnostiku závad, měli k dispozici důkazní materiál pro případ reklamace vozu od zákazníka a aby bylo možné rekonstruovat celkový průběh případného nehodového děje.

Je přitom třeba současně uvést, že v důsledku moderních systémů (např. ABS) pro regulaci a stabilizaci jízdní dynamiky vozu, se již na vozovce oproti minulosti nevyskytuje tolik (zejména brzdných) stop pneumatik, která lze přirozeně použít pro následnou analýzu nehodového děje.

Přestože byla zatím povinná vestavba zařízení pro záznam nehodových dat do vozidel (obdobu tzv. „černých skříněk“ u letadel) shledána neproveditelnou, lze již nyní využívat data z paměťové jednotky vozu pro diagnostiku závad, která se při dopravních nehodách aktivuje v důsledku chybné funkce jednotlivých modulů (destrukce dílů). K těmto chybovým hlášením je totiž často ukládán ještě údaj o rychlosti, při které se předmětná chyba vyskytla. V praxi tak jde o to, že i když je vozidlo v důsledku dopravní nehody totálně zdemolováno, je možné stáhnout potřebná data z tohoto záznamového zařízení a objektivně tak mj. zjistit počáteční a nárazovou rychlost vozidla a současně vyloučit jako příčinu dopravní nehody selhání elektroniky vozu. Pokud obviněný řidič tvrdí (což nebývá neobvyklé), že příčinou nehody byla technická závada, bylo možno u stávajících běžných vozidel poměrně jednoduše znaleckým zkoumáním prokázat či vyloučit vznik „klasických“ technických závad (poruchy brzd či řízení vozu). Vzhledem k tomu, že moderní vozidla jsou stále více elektronicky řízena, budou moci být v budoucnu taková zkoumání provedena již jen v případě, že se podaří stáhnout potřebná data z paměťové jednotky vozu. Například nové modely vozidel Mercedes třídy E již nejsou vybaveny klasickým brzdným zařízením, nýbrž elektrohydraulickým systémem SBC, který pracuje na odlišných principech než konvenční brzdné systémy.

Pokrok zastavit nelze, přičemž je zcela evidentní, že mechanické systémy vozidel jsou stále častěji nahrazovány systémy elektronickými. V současné době je v USA již 64% nových vozidel vybavováno různými

přístroji pro registraci nehodových dat, přičemž lze očekávat, že tento trend se nepochybně brzy prosadí i v Evropské unii. Snad netřeba dodávat, že by plošné povinné zavedení takových zařízení do vozidel, která by elektronicky zapisovala nehodová data, bylo velmi významným přínosem pro dokazování dopravní kriminality.

Například stanovení rychlosti jízdy vozidel účastných na nehodě má mnohdy pro posouzení věci zásadní význam. Dnešní stav je takový, že řidiči, kteří překročili nejvyšší povolenou rychlost jízdy v daném úseku, ve svých výpovědích často účelově uvádějí rychlost jízdy nižší, než jaká byla ve skutečnosti. Znalec navíc ve svém posudku stanoví na podkladě svých výpočtů rychlost vždy v nějakém rozpětí, např. 100 – 125 km/hod. Při použití zásady „in dubio pro reo“ pak musí orgány činné v trestním řízení vycházet z rychlosti jízdy pro obviněného nejpříznivější, tj. v daném případě z hodnoty 100 km/hod. Při použití elektronicky zapisovaných dat by naproti tomu bylo jednoduše a přitom objektivně zjištěno, že např. rychlost vozidla na počátku jeho brždění byla 119 km/hod. a v okamžiku střetu pak 71 km/hod.

V současnosti však bohužel nejsou znalcům přístupna žádná rozhraní, která by byla k dispozici pro zpracování těchto dat. Orgány činné v trestním řízení ani znalci dosud nemají k dispozici přesné poznatky, která konkrétní data a v jakých případech (u jakých vozidel) jsou vůbec výrobci vozidel ukládána. Uložený materiál tak zůstává po dopravní nehodě téměř vždy nevyužit. Již nyní někteří znalci varují před tímto stavem, neboť vzhledem k narůstající elektronizaci ve vozidlech dojde v blízké budoucnosti k tomu, že vysoce komplexní asistenční systémy budou přebírat další funkce řidiče. V konečném důsledku tak bude bez přístupu k potřebným údajům stále těžší objasňovat, zda nehodu zapříčinil stroj nebo zavinil člověk. Z pohledu znalců by tak bylo žádoucí, aby výrobci vozidel při dopravních nehodách jednak ukládali předmětné údaje a jednak vytýčili standardizovaná rozhraní, které následně oprávněným osobám umožní tato data získat a vyhodnotit.¹⁵⁶⁾

¹⁵⁶⁾ Rábek, V. Vybrané postupy analýzy dopravních nehod. Žilina : Edis vydavateľstvo Žilinskej univerzity 2009, s. 65 a násl.

5.3.2. Znalecké posudky z oboru doprava, odvětví železniční doprava

Jak jsem již zmínil, znalecké posudky z oboru doprava, odvětví železniční doprava se v soudní praxi při dokazování prakticky neobjevují, a i to přesto, že nehody drážních vozidel, zejména při kolizích se silniční dopravou, nejsou ničím výjimečným. Je to důsledek právní úpravy výkonu státní správy a státního dozoru ve věcech drah, který našel konkrétní odraz v ust. § 53a a následujících zákona č. 266/94 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů. Z dikce těchto zákonných ustanovení vyplývá, že se zřizuje Drážní inspekce jako správní úřad podřízený Ministerstvu dopravy, který se člení na ústřední inspektorát a územní inspektoráty, přičemž právě Drážní inspekce provádí zjišťování příčin a okolností vzniku závažných nehod v drážní dopravě a nehod a ohrožení stanovených prováděcím právním předpisem.

Při každé nehodě drážního vozidla tak do hry vstupuje Drážní inspekce, konkrétně inspektoři příslušného Regionálního inspektorátu bezpečnosti železniční dopravy, kteří ve své podstatě suplují znalce a kteří provedou veškerá potřebná šetření a poté zpracují vyhodnocení příčin a okolností vzniku mimořádné události – nehody. V rámci dokazování se pak předmětné vyhodnocení pochopitelně přečte jako listinný důkaz, nicméně si dovoluji tvrdit, že toto vyhodnocení s ohledem na jeho povahu, rozsah a závěry fakticky dosahuje úrovně znaleckého posudku.

Dokazování u tohoto druhu dopravní kriminality, kdy dojde ke střetu drážního vozidla se silničním vozidlem, pak navíc do jisté míry orgánům činným v trestním řízení zjednodušuje skutečnost, že viníkem (pachatelem), je téměř vždy řidič silničního vozidla. Podle § 6 odst. 3 zákona o drahách totiž platí, že při křížení železniční dráhy s pozemními komunikacemi v úrovni kolejí má drážní doprava přednost před provozem na pozemních komunikacích. Před železničním přejezdem si navíc musí řidič počínat zvlášť opatrně, zejména se musí přesvědčit, zda může železniční přejezd bezpečně přejet.¹⁵⁷⁾

¹⁵⁷⁾ Srovnej i § 28 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu; dále judikáty R 22/1967 a R 13/1988.

Na straně druhé to však neznamena, že by dokazování této trestné činnosti bylo zcela bez komplikací, resp. že by důkazní situace byla vždy zcela jednoznačná a obhajoba řidičů silničních vozidel, která se střetla s drážním vozidlem, byla jednoduše vyvratitelná.

Zcela typická obhajoba uplatňovaná obviněnými v těchto případech v minulosti spočívala ve tvrzení, že zabezpečovací zařízení železničního přejezdu nebylo funkční, tedy, že červená střídavě přerušovaná světla nesvítila, a proto také na přejezd se svým vozidlem vjeli. Poslední dobou je však tato obhajoba užívána spíše okrajově, neboť pomocí dnešní techniky lze již zcela objektivně a spolehlivě prokázat funkčnost zabezpečovacího zařízení (tj. činnost jak světel, tak i závor). Drážní inspekce totiž po nehodě vždy provede stažení archivu dat z technologických počítačů příslušné železniční stanice, pod níž železniční přejezd spadá, kdy následný rozbor archivu dat zcela spolehlivě potvrdí správnou činnost přejezdového zabezpečovacího zařízení železničního přejezdu. Sám jsem se tedy dosud nesetkal s případem, že by zabezpečovací zařízení železničního přejezdu nebylo řádně funkční.

Další častá obhajoba obviněných uplatňovaná při střetech drážních a silničních vozidel (zejména na nechráněných železničních přejezdech, tj. přejezdech nevybavených závorami ani světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením), spočívá v tom, že řidič silničního vozidla namítá, že rozhledové poměry byly v místě velmi špatné, a tudíž přijíždějící vlak neviděl a ani včas vidět nemohl. V takovém případě záleží dokazování vždy na konkrétní situaci, nicméně je předně mít na zřeteli povinnosti, které řidiči ukládá zákon o silničním provozu v ust. § 29 odst. 1 písm. b), d), kdy řidič nesmí vjíždět na železniční přejezd, je-li dávana výstraha přerušovaným zvukem houkačky nebo zvonku přejezdového zabezpečovacího zařízení, resp. je-li již vidět nebo slyšet přijíždějící vlak nebo jiné drážní vozidlo nebo je-li slyšet jeho houkání nebo pískání. I České dráhy jsou si vědomy toho, které železniční přejezdy nejsou chráněny, a tudíž strojvedoucí vlaku před nimi proto dávají výstrahu přerušovaným zvukem houkačky. Pokud obviněný tvrdí (což bývá časté), že žádnou výstrahu vlaku neslyšel, bývá jeho obhajoba

vyvrácena zejména listinnými důkazy dokládajícími jízdu předmětného drážního vozidla. V rámci dokazování tak k důkazu slouží rozbor staženého záznamu elektronického rychloměru příslušné lokomotivy, z něhož lze mj. přesně zjistit, kdy vlak odjel z které železniční stanice, jakou nejvyšší rychlostí se pohyboval, po ujetí jaké dráhy, v jakém čase a kolikrát byla použita výstražná píšťala nebo houkačka, kdy, v jakém místě, v jakém čase a z jaké rychlosti byla zavedena rychlobrzda, kdy a kde vlak zastavil.

5.4. Znalecké posudky z oboru ekonomika

Znalecké posudky z oboru ekonomika mají své místo u těch trestných činů v dopravě, kde je znakem skutkové podstaty způsobení škody. Jak jsem již shora naznačil, typicky se jedná o kvalifikované skutkové podstaty trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky podle odstavce 2 § 201 trestního zákona, v níž se u písm. c) jedná o alternativě způsobení větší škody (tj. škody dosahující částky nejméně 50 000 Kč) na cizím majetku a trestného činu obecného ohrožení podle odstavce 2 § 180 trestního zákona, v níž se u písm. c) hovoří o alternativě způsobení značné škody (tj. škody dosahující částky nejméně 500 000 Kč). S ohledem na současnou právní úpravu však tyto posudky prakticky vymizely a v dokazování se místo nich uplatní odborná vyjádření. V případě poškození vozidel pak soudy většinou pro vyčíslení škody akceptují fakturu s rozpisem prací a použitých náhradních dílů vystavenou autorizovaným značkovým servisem při opravě vozu.¹⁵⁸⁾

6. Posudek ústavu

Problematika přibrání ústavů za účelem podávání posudku je upravena v ustanovení § 110 trestního řádu, přičemž podle ustanovení § 110 odst. 1 trestního řádu se tyto posudky podávají ve výjimečných, zvláště obtížných

¹⁵⁸⁾ Srovnej např. i judikáty R 32/1994 a SR 93/2001.

případech, vyžadujících zvláštního vědeckého posouzení nebo v případech přezkoumání posudku podaného znalcem. Seznam ústavů, tj. státních orgánů, vědeckých ústavů, vysokých škol a institucí specializovaných na znaleckou činnost oprávněných podávat tyto posudky vede ministerstvo spravedlnosti.¹⁵⁹⁾

Zatímco znalecký posudek lze v hlavním líčení k důkazu provést buď jeho přečtením za souhlasu státního zástupce a obžalovaného nebo přímo výsledkem znalce,¹⁶⁰⁾ znalecký posudek ústavu se jako důkaz v hlavním líčení provádí přečtením jako listinný důkaz, popř. výsledkem osoby, která tento posudek vypracovala.¹⁶¹⁾

V soudní praxi přicházejí u trestných činů v dopravě posudky ústavu „na řadu“ většinou tehdy, kdy ve věci byly podány a k důkazu provedeny dva znalecké posudky, jejichž závěry si odporují. Protože neustále roste počet případů, kdy obvinění podávají znalecké posudky zpracované na jejich žádost, zvyšuje se i počet případů, kdy je třeba vyžádat posudek ústavu.

Jak jsem již opakovaně shora naznačil, s těmito případy se nejčastěji setkávám u znaleckých posudků z oboru doprava. Jakmile závěry znaleckého posudku zpracovaného znalcem, jehož přibral orgán činný v trestním řízení, usvědčují obviněného ze spáchání trestné činnosti, je obviněným často předložen jiný znalecký posudek, pochopitelně s odlišnými závěry, které hovoří ve prospěch obviněného. Odpověď na otázku, proč tomu tak je, když oba znalci vycházejí ze stejných důkazů založených ve spise, tedy ze stejných podkladů, není zase až tak složitá. Přestože všichni znalci pracují s moderními (a často dokonce úplně stejnými) výpočetními počítačovými programy, pomocí nichž simulují průběh téhož nehodového děje, je zřejmé, že konečný výsledek ovlivňuje celá řada vstupních údajů, jejichž přesnou hodnotu nelze nikdy jednoznačně objektivně určit (např. hmotnost vozidel, koeficienty adheze pneumatik a vozovky apod.).

¹⁵⁹⁾ Srovnej § 21 zákona č. 36/1967 Sb., o znalcích a tlumočnících; dále www.justice.cz.

^{160, 161)} Srovnej §§ 108, § 211 odst. 5 trestního řádu a judikát R 13/2000 s § 213 odst. 1 trestního řádu a judikáty R 3/1989, R 25/1970.

Skutečnost, že dva dosud podané znalecké posudky obsahují různé závěry, sice není sama o sobě důvodem pro vyžádání posudku ústavu,¹⁶²⁾ v praxi se však dokazování v těchto případech většinou ubírá právě tímto směrem. Přestože je povinností soudu snažit se dokazováním odstranit rozpory v těchto posudcích a tudíž soud nejprve vyslechne oba znalce a poté požádá znalce příbraného orgány činnými v trestním řízení o zpracování doplňku znaleckého posudku, v němž se tento znalec vyjádří k závěrům oponentního posudku, nastíněný postup většinou skončí s výsledkem, že oba znalci setrvávají na svých závěrech a pak již mnohdy nezbývá než přibrat (obdobným způsobem jako znalce, tj. opatřením s možností uplatnění námitek) k podání posudku ústav.

Typický okruh otázek, kterými se ústavy v těchto posudcích zabývají a něž musí odpovědět, bývá následující:

1. Určit průběh nehodového děje, pohyb a jednání účastníků dopravní nehody v prostoru a čase a místo střetu.
2. Stanovit příčiny dopravní nehody z technického hlediska.
3. Posoudit možnosti jednotlivých účastníků dopravní nehody k odvrácení střetu v nehodové situaci.
4. Přezkoumat správnost závěrů obou dosud ve věci zpracovaných znaleckých posudků z oboru doprava, odvětví silniční doprava a jejich doplňků a vyjádřit se k nim.
5. Uvést všechny další skutečnosti, které vyplynou při zpracování znaleckého posudku najevo a které jsou z technického hlediska důležité pro celkové posouzení a rozhodnutí ve věci.

¹⁶²⁾ Srovnej např. judikát R 11/1987.

7. Věcné a listinné důkazy

Věcnými důkazy jsou předměty, kterými nebo na kterých byl trestný čin spáchán, jiné předměty, které prokazují nebo vyvracejí dokazovanou skutečnost a mohou být prostředkem k odhalení a zjištění trestného činu a jeho pachatele, jakož i stopy trestného činu.¹⁶³⁾ U trestných činů v dopravě se v případě dopravní nehody typicky jedná o samotná poškozená vozidla a jejich části (úlomky) a dále stopy zajištěné na místě nehody, jako např. brzdné stopy vozidel, přičemž tyto důkazy získávají orgány činné v trestním řízení ohledáním.

Listinnými důkazy jsou listiny, které svým obsahem prokazují nebo vyvracejí dokazovanou skutečnost vztahující se k trestnému činu nebo k obviněnému,¹⁶⁴⁾ ať se již jedná o listinu veřejnou či soukromou. Mezi typické listinné důkazy u trestných činů v dopravě patří protokol o nehodě v silničním provozu, včetně plánu a fotodokumentace, lékařské zprávy či odborná vyjádření o zraněních, která při nehodě utrpěli poškození, doklad o provedení dechové zkoušky analyzátozem Dräger Alcotest nebo výpis z registru řidičů, tzv. evidenční karta řidiče.¹⁶⁵⁾

8. Ohledání

Tento důkazní prostředek umožňující orgánům činným v trestním řízení opatřit si přímý poznatek o rozhodných skutečnostech, který tak současně napomáhá uplatnění zásady bezprostřednosti, je upraven v ustanovení § 113 trestního řádu. Ohledání se podle něj koná tehdy, mají-li být přímým pozorováním objasněny skutečnosti důležité pro trestní řízení, přičemž se k němu zpravidla přibere znalec. Jeho předmětem tak může být fyzická osoba (typicky obviněný nebo poškozený), věc (zejména za účelem zjištění výše

¹⁶³⁾ Srovnej § 112 odst. 1 trestního řádu.

¹⁶⁴⁾ Srovnej § 112 odst. 2 trestního řádu, dále např. R 2/1995.

¹⁶⁵⁾ Srovnej § 119 a následující zákona č. 361/200 Sb., o silničním provozu.

škody) a rovněž místo činu, které bývá považováno za zvláštní případ ohledání.

Protokol o ohledání musí poskytovat úplný a věrný obraz předmětu ohledání, a proto se k němu mají přiložit fotografie, náčrtý a jiné pomůcky.

S ohledem na shora uvedené je třeba uvést, že ohledání se jako důkazní prostředek uplatní u dopravní kriminality v tom nejširším smyslu. Jak jsem v této práci již opakovaně zmínil, trestné činy v dopravě jsou nejčastěji spojeny s dopravní nehodou. A právě v takových případech bývá zcela nezbytné provést ohledání místa dopravní nehody (tj. místa činu), včetně věcí (zejména motorových i nemotorových vozidel účastných na nehodě z hlediska jejich poškození) i osob, a to včetně jejich oděvu (zejména rozsah a lokalizace jejich zranění, poškození oděvu). Ohledání na místě nehody provádějí vždy policejní orgány, konkrétně policisté z příslušného dopravního inspektorátu, skupiny dopravních nehod.

V praxi často dochází k tomu, že u složitějších, zejména hromadných dopravních nehod, je již k ohledání místa nehody přizván policejním orgánem znalec z oboru doprava, jak o tom ostatně hovoří ustanovení § 113 odst. 1 věta druhá trestního řádu. Úkolem takového znalce samozřejmě není, aby na místě nehody fakticky sám prováděl konkrétní úkony místo policejního orgánu (a tím v postatě suploval jeho činnost), neboť k tomu ani není oprávněn.¹⁶⁶⁾ Přesto má přítomnost znalce na místě nehody svůj význam, protože znalec dbá na to, aby policejní orgán zajistil na místě nehody veškeré stopy trestného činu. Z povahy věci totiž vyplývá, že takové ohledání fakticky nelze již nikdy později věrně zopakovat, když v mezidobí dojde v důsledku klimatických a dalších vlivů k porušení, překrytí a často i úplnému zničení potřebných stop.

¹⁶⁶⁾ Srovnej např. judikát R 37/1984 – I.

8.1. Protokol o nehodě v silničním provozu, fotodokumentace a plánek místa dopravní nehody

Jak vyplývá ze samotného označení tohoto protokolu, tento obsahuje veškeré údaje týkající se dopravní nehody a jeho součástí jsou vždy zejména fotografie, plánek místa nehody, popř. jiné pomůcky.¹⁶⁷⁾ Tento listinný důkaz je naprosto klíčový, neboť je zásadním podkladem pro opatření a následné provedení dalších důkazů, jako je výslech svědků, vypracování odborných vyjádření, znaleckých posudků, provedení vyšetřovacího pokusu atd.

Na prvním místě protokolu o nehodě v silničním provozu (dále jen protokol) je uvedeno **datum a čas dopravní nehody**, včetně uvedení konkrétního dne v týdnu, kdy k nehodě došlo. I tato relativně nevýznamná okolnost má své opodstatnění a je účelné, že je v protokole výslovně uváděna, takže je z něj na první pohled patrné, zda k nehodě došlo v pondělí či v sobotu. Pro další řízení a jeho výsledek (včetně ukládaného trestu) má totiž nepochybně svůj význam, zda-li k nehodě došlo v pracovní den či v nikoli. Je totiž obecně známou skutečností, že např. hustota provozu je v pracovní dny výrazně vyšší, některé dodatkové tabulky navíc omezují platnost dopravních značek na pracovní dny apod.

Dalším údajem uvedeným v protokole je **místo dopravní nehody**. Samotné určení místa dopravní nehody vesměs nečiní v praxi problémy. Je však třeba mít na zřeteli, že místo dopravní nehody je vždy třeba i náležitě zadokumentovat, aby bylo při následném dokazování a posuzování trestní odpovědnosti pachatele naprosto zřejmé, kde přesně k nehodě došlo.

Zde musím poukázat na významnou skutečnost, která v posledních letech výrazně napomáhá přesnému zadokumentování místa nehody. Až do nedávné minulosti bylo totiž policejním orgánem desítky let standardně postupováno tak, že na místě nehody byl v terénu zvolen pevný bod, tzv. výchozí bod měření (VBM), z něhož se při zaměření místa nehody vycházelo.

¹⁶⁷⁾ Srovnej § 113 odst. 2 trestního řádu.

Pokud přitom došlo k dopravní nehodě ve městě, nebyl s určením VBM, potažmo se zaměřením místa nehody, žádný problém. Pakliže se však nehoda stala mimo obec a navíc na nějakém odlehlém místě, bylo často její přesné zaměření problematické, což často vystoupilo do popředí v dalším průběhu trestního řízení, zejména v okamžiku, kdy bylo třeba vypracovat znalecký posudek (či dokonce provést vyšetřovací pokus). Je třeba mít na paměti, že znalec při vypracování posudku vychází z obsahu spisu (jinak ani nelze), a to právě z protokolu a údajů tam uvedených, přičemž nepřesné údaje v protokole mu vypracování posudku velmi komplikují. Osobně jsem se setkal např. s tím, že místo nehody bylo v protokole velmi vágně označeno jako „silnice II. třídy č. 445 asi 1 km za obcí Potštát,“ přičemž ohledání místa nehody, k níž došlo v lednu, navíc probíhalo z velké části za tmy. Netřeba zdůrazňovat, že takového nedůsledného a laxního přístupu policejních orgánů pak využívali (a mnohdy i oprávněně) obvinění, kteří poukazovali na to, že se nehoda mohla stát o několik metrů dál na jiném místě, a to podle toho, které konkrétní místo nehody bylo pro jejich obhajobu výhodnější. I při laickém pohledu na věc jistě všichni cítíme, že je podstatný rozdíl v tom, jestli byl chodec pohybující se na vozovce mimo obec sražen vozidlem ještě před zatáčkou (a tudíž snáze viditelný) nebo až v zatáčce či dokonce za ní.

V současné době již tyto dřívější problémy odpadly, neboť zaměření místa nehody se provádí pomocí moderních navigačních přístrojů, které určí přesné místo nehody pomocí souřadnic GPS. Tyto údaje jsou pak zachyceny v protokole a tudíž nyní již v praxi problémy s přesným zadokumentováním místa nehody nevznikají.

V souvislosti s touto problematikou pak nemohu stručně nezmínit ani poznatky ze své soudní praxe spočívající v tom, že nové navigační systémy používané nyní policejními orgány při zaměření a zadokumentování místa nehody hrají velmi podstatnou roli při odhalování trestné činnosti spočívající ve fingování dopravních nehod a následném neoprávněném vylákání pojistného plnění od pojišťovny, u níž bylo vozidlo pojištěno (jedná se zejména o trestný čin pojistného podvodu dle § 250a trestního zákona).

Často se totiž stávalo, že pachatel (či spíše pachatelé) nejprve sami poškodili své motorové vozidlo, které následně odvezli na odlehlé místo (nejlépe do lesních prostor), zde ho umístili mimo vozovku, nejlépe do příkopu a poté ohlásili, že k dopravní nehodě došlo až na tomto místě a pochopitelně také nárokovali vyplacení pojistného plnění od příslušné pojišťovny z titulu havarijního (a někdy i zákonného) pojištění. Právě přesné zadokumentování místa nehody však nyní páchání této trestné činnosti velmi ztěžuje, neboť v konečném důsledku dává znalcům z oboru doprava prakticky stoprocentní východisko v podobě přesného určení místa, kde mělo k nehodě dojít. V rámci dokazování pak již není problém toto konkrétní místo ohledat a znalecky posoudit, zda k takovým poškozením vozu, které vozidlo vykazuje, vůbec mohlo v daném místě dojít.

Další nezbytnou součástí protokolu je přesné **označení všech účastníků dopravní nehody**. V této části protokolu jsou zachyceny nejen osobní údaje účastníků nehody, ale rovněž označena i všechna vozidla, která měla na nehodě účast.

Na tuto část protokolu navazuje **vyličení události**, kdy policejní orgán učiní stručný popis skutku, který se stal, včetně opatření, která byla ihned na místě přijata a provedena (zejména jde o provedení dechové zkoušky na přítomnost alkoholu u řidičů a zjištění, zda je někým uplatňována technická závada jako příčina dopravní nehody).

Poté následují **technické údaje vozidel**, která měla na nehodě účast, včetně uvedení jejich vlastníků, doby platnosti technické prohlídky u motorových vozidel, čísla dokladu o pojištění a popisu poškození vozidel, včetně orientační výše škody na vozidle. Následně je uveden údaj, kdy a kým byla nehoda oznámena.

Poté jsou v protokole uvedeny údaje **kdy, kým a za čí přítomnosti bylo místo nehody ohledáno** a jaké konkrétní stopy byly označeny a zajištěny. Je zde tedy uveden podrobný **popis celé dopravní situace**, včetně klimatických podmínek, popis postavení vozidel po nehodě, dále **popis stop** na vozovce (stopy jízdy, brždění, blokování, rytí, smyku, jejich délka a tvar, části

vozidel, krevní stopy, jiné předměty apod). Pokud se týká stop na vozovce, tyto bývají často hůře viditelné, proto se při ohledání místa nehody číselně a barevně označí (dříve křídou, dnes barevným sprejem), aby na fotodokumentaci byly zřetelněji vidět.

Zde bych rád poukázal na častý jev, k němuž dochází v těch případech, kdy k nehodě dojde na místě, kde je vysoká hustota silničního provozu. Situace na místě nehody pak vypadá tak, že se na vozovce nachází velké množství nejrůznějších stop (brzdných, smykových, rycích apod.). Při ohledání místa nehody pak bývá velmi obtížné určit, zda konkrétní stopa na vozovce pochází právě od vozidel zúčastněných na této nehodě, či zda se již na místě nehody nacházela dříve (byla tedy způsobena zcela jiným vozidlem) a tudíž nemá s touto nehodou žádnou souvislost. Policejní orgán proto musí do protokolu popsat a zadokumentovat všechny stopy, které při ohledání našel, přičemž je pak předmětem dalšího dokazování (často znaleckého zkoumání) objasnění otázky, od kterého z vozidel zúčastněných na nehodě taková stopa pochází, přičemž pochopitelně není vyloučen ani závěr, že stopa nepochází od žádného z těchto vozidel.

Jak jsem již uvedl shora, součástí každého protokolu je dále pořízená **fotodokumentace** a náčrtek místa nehody, z něhož následně policejní orgán zpracuje **plánek místa nehody** s popisky. Dnes již bereme jako naprostou samozřejmost, že se moderní technika projevuje i u pořizované fotodokumentace, kdy fotografie jsou pořízeny pomocí digitálního fotoaparátu a do spisu poté jednak barevně vytištěny v listinné podobě a jednak dále založeny jako příloha spisu na CD nosiči v podobě elektronické. Není však tak daleko doba, kdy policejní orgán pořizoval toliko černobílé fotografie místa nehody, navíc nevalné kvality, přičemž nikoli zcela výjimečně jsem se dokonce setkal i s tím, že fotodokumentace nehody nakonec nebyla ve spise založena vůbec žádná, neboť při zhotovování fotografií policejním technikem došlo k osvětlení či jinému znehodnocení negativu filmu.

9. Vyšetření duševního stavu obviněného a svědka

Ohledně těchto důkazních prostředků, které trestní řád výslovně upravuje jako poslední, a to v ustanoveních § 116 - § 118, snad postačí velmi stručně poznamenat, že pro trestnou činnost v dopravě nejsou vůbec typické a prakticky se při jejím dokazování neuplatňují, přičemž ani já jsem se s nimi při dokazování dopravní kriminality dosud nesetkal.

V. Závěr

Záměrem této rigorózní práce bylo, jak vypovídá již její název, popsat institut dokazování se zaměřením na trestné činy v dopravě. Jak jsem již nastínil v úvodu své práce, dokazování je v trestním řízení vedle rozhodování nejdůležitější procesní činností, neboť umožňuje zjistit skutkový základ pro vlastní rozhodování. Jeho význam je umocněn tím, že dopadá na činnost všech orgánů činných v trestním řízení ve všech jeho stádiích. Rovněž jsem se snažil již v úvodu na konkrétních okolnostech a číslech zdůraznit skutečnost, že doprava a trestné činy s ní spojené mají celospolečenský dosah, což ostatně hodlám názorně demonstrovat i pomocí příloh této práce, které se týkají vývoje nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice. I když by se z nich na první pohled mohlo zdát, že počet dopravních nehod v letošním roce významně klesá, nelze v této souvislosti opomenout, že od 1. 1. 2009 je v důsledku novely § 47 odst. 4 zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu zákonem stanovená povinnost ohlásit policistovi pouze ty dopravní nehody, u nichž vznikne jen hmotná škoda převyšující částku 100 000 Kč (do 31. 12. 2008 byl limit pouze 50 000 Kč), což se nepochybně na statistice nehodovosti projevilo (umělým) poklesem počtu nehod, neboť významná část dopravních nehod (se škodou nižší než 100 000 Kč) jednoduše nebyla jejími účastníky policejním orgánům vůbec oznámena.

Na počátku druhé části rigorózní práce jsem se zabýval pojmem trestné činnosti v dopravě, která bývá nejčastěji spojena s dopravní nehodou na pozemních komunikacích. Pro takovou trestnou činnost je typické nedbalostní zavinění, přičemž její následek bývá velmi nahodilý.

V první kapitole *Trestné činy v dopravě* jsem vymezil jednak obecně a jednak konkrétně, které skutkové podstaty trestných činů sem lze podřadit s tím, že v dosavadním trestním kodexu i novém trestním zákoníku se jedná nikoli o speciální úpravu trestných činů, nýbrž o jejich poměrně roztržitou právní úpravu. V této souvislosti jsem si dovolil vyslovit názor, že cesta dekriminalizace řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění (když

v novém trestním zákoníku absentuje obdoba nynějšího trestného činu podle § 180d trestního zákona dopadající na tzv. „neřidiče“), není zejména s ohledem na přetrvávající vysokou nehodovost na našich silnicích šťastná.

Ve své soudní praxi jsem se totiž setkal s řadou případů, kdy dopravní nehodu (často i s tragickými následky) zavinil mladý řidič, který nikdy nenavštívil autoškolu. De lege ferenda bych se proto přimlouval za to, aby byl nový trestní zákoník v tomto ohledu novelizován a stávající řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění tak bylo nadále trestným činem, resp. přečinem.

Kapitola druhá a třetí se týká *Pravomoci a příslušnosti soudů u trestných činů v dopravě*. V této části práce jsem stručně vysvětlil tyto pojmy, dále poukázal na skutečnost, že touto trestnou činností se na straně orgánů činných v trestním řízení mají zabývat vždy specialisté a neopomněl jsem zmínit výjimku z místní příslušnosti soudu týkající se hlavního města Prahy. De lege ferenda jsem učinil návrh na změnu v obsazení soudů spočívající ve zrušení přísedících.

Ve třetí části práce jsem se zaměřil na *zvláštnosti dokazování u trestné činnosti v dopravě*. Nejprve jsem se v kapitole první zabýval *pojmem dokazování*, když jsem definoval tento pojem a dále vymezil jeho význam, účel, jakož i jeho subjekty.

V kapitole druhé nazvané *Předmět a rozsah dokazování u trestných činů v dopravě*, jsem opět nejprve vysvětlil tyto pojmy a poté jsem popsal okruh okolností, které je třeba v případech dopravní kriminality dokazovat, což jsem se snažil názorně demonstrovat i na příkladech z praxe.

Ve třetí kapitole *Důkazy a důkazní prostředky, nepoužitelnost důkazu*, jsem se úvodem vypořádal s pojmy důkaz, důkazní prostředek a pramen důkazů, kdy jsem přitom zdůraznil skutečnost, že trestní řád obsahuje toliko demonstrativní výčet důkazních prostředků. Současně jsem zmínil další důkazní prostředky v trestním řádu výslovně neupravené, které se uplatňují při dokazování trestné činnosti v dopravě a opět pro názornost uvedl i konkrétní případ ze soudní praxe. Stručně jsem se vypořádal i s tzv. nepoužitelností

důkazu, přičemž jsem v této souvislosti připomněl, že je to právě soud, který s konečnou platností rozhoduje v trestním řízení o tom, zda byl ten který důkaz proveden zákonným (tj. procesně použitelným) způsobem či nikoli.

Předmětem čtvrté části této práce *Důkazní prostředky u trestné činnosti v dopravě* byly jednotlivé důkazní prostředky uvedené v trestním řádu, přičemž u každého z nich jsem poukázal na určitá specifika vztahující se k jejich použití při dokazování u trestných činů v dopravě.

Kapitola první se týká *výslechu obviněného*, kdy jsem v první řadě věnoval pozornost otázce, která se již prosadila v rozhodovací praxi, tj. kdy konkrétně nastávají účinky usnesení o zahájení trestního stíhání. Dále jsem poukázal na vhodnost zahájení trestního stíhání bez zbytečných průtahů a co možná nejrychlejšího konání výslechu obviněného, neboť jeho prvotní výpověď učiněná s krátkým časovým odstupem od spáchání trestného činu bývá nejvěrohodnější. Současně jsem nastínil okruhy otázek, k nimž by se měl obviněný ze spáchání trestného činu v dopravě vyjádřit a rovněž jsem poukázal na skutečnost, že přestože má obviněný právo odmítnout výpověď, je povinen strpět úkony potřebné pro zjištění, zda je osobou, která se zdržovala na místě činu, resp. na místě řidiče vozu, přičemž k provedení tohoto důkazu (sejmutí pachové stopy) lze přistoupit i přes jeho nesouhlas.

Ve druhé kapitole jsem navázal na tuto problematiku a poukázal na specifika *výslechu svědků* u trestných činů v dopravě, kdy je třeba velmi citlivě posuzovat jejich výpovědi, neboť pro tuto trestnou činnost je typické, že se při ní dostává do postavení svědků řada osob blízkých pachateli. Obdobné pak platí pro výpovědi dalších svědků, potažmo poškozených, kteří se mohli na zavinění nehody spolupodílet nebo ji dokonce sami zavinili.

V kapitole třetí *Některé zvláštní způsoby dokazování* se zmiňuji o úkonech, které sice již dříve orgány činné v trestním řízení v rámci dokazování běžně prováděly, nicméně do trestního řádu byly komplexně vtěleny teprve s účinností od 1. 1. 2002 až v důsledku novely provedené zákonem č. 265/2001 Sb., konkrétně do ustanovení § 104a - § 104e, kdy se konkrétně jedná o konfrontaci, rekognici, vyšetřovací pokus, rekonstrukci

a prověrku na místě. Přitom jsem rozvedl důvody, pro které jsou pro dokazování u trestných činů v dopravě některé z těchto úkonů velmi významné, a některé jsou naopak využívány spíše okrajově.

V kapitola čtvrté nazvané *Odborná vyjádření*, se zabírám problematikou tohoto důkazního prostředku, který hrál u trestných činů v dopravě vždy významnou roli, která byla po novele trestního řádu provedené zákonem č. 265/2001 Sb. na úkor znaleckých posudků ještě posílena. Současně zmiňuji dílčí problémy, která tato nová úprava přinesla.

Kapitola pátá *Znalci a znalecké posudky u trestných činů v dopravě* bezprostředně navazuje na kapitolu čtvrtou, kdy poukazuji na skutečnost, že přes současnou preferenci odborných vyjádření mají zejména znalecké posudky z oboru doprava při dokazování dopravní kriminality stále zásadní význam. Dále jsem de lege lata rozebral přípustnost znaleckých posudků předložených stranami k důkazu a větší pozornost jsem upřel na současnou právní úpravu přibírání znalců prostřednictvím opatření s možností uplatnění námitek, kterou však oproti právní úpravě předchozí neshledávám příliš přínosnou, ba spíše naopak. De lege ferenda bych z důvodů tam podrobně rozvedených přivítal návrat k předchozí úpravě, kdy byl znalec přibírán standardně usnesením, proti němuž byla přípustná stížnost.

Dále jsem v této kapitole zmínil obory a jejich odvětví, z nichž se rekrutují znalecké posudky typické pro dokazování trestných činů v dopravě, kdy těmito obory jsou zdravotnictví (odvětví soudní lékařství, traumatologie a chirurgie) a doprava (odvětví silniční doprava). U znalců z oboru zdravotnictví jsem poukázal na jejich uplatnění při zjišťování povahy zranění v případech, kdy poškozený odmítne dát orgánům činným v trestním řízení souhlas s vyžádáním lékařské zprávy o svém zdravotním stavu a před vlastním rozbořem znalecké činnosti z oboru zdravotnictví jsem se věnoval dokazování jednotlivých forem ublížení na zdraví z hlediska trestního práva hmotného, tj. ublížení na zdraví, těžké újmy na zdraví a smrti, včetně jejich definování.

S ohledem na význam a jistou popularitu problematiky dokazování ovlivnění řidiče vozidla alkoholem, či jinými návykovými látkami, jsem se

dále samostatně věnoval dokazování stavu vylučujícího způsobilost u trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 201 trestního zákona po 1. lednu 2009, a to zejména vzhledem k novele zákona č. 379/2005 Sb., o opatřeních k ochraně před škodami působenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami, která byla s účinností od 1. 1. 2009 provedena zákonem č. 274/2008 Sb. a přitom zmínil (mnohdy nepřekonatelné) obtíže, s nimiž se policejní orgán potýká v případě, že se řidič odmítne podrobit jakékoli zkoušce na zjištění přítomnosti alkoholu v jeho těle. De lege ferenda by s ohledem na význam chráněného zájmu stálo za to uvažovat o kriminalizaci takového jednání, tudíž by se trestného činu (a nikoli pouze přestupku) dopustil ten, kdo by se v provozu na pozemních komunikacích přes výzvu danou podle zvláštního právního předpisu odmítl podrobit vyšetření, zda při řízení motorového vozidla nebyl ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou, ačkoli by takové nebylo spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví.

Dále jsem se v této kapitole věnoval znaleckým posudkům z oboru doprava, které mají stále zásadní význam pro rozhodování soudu. Vzhledem k tomu, že nejvíce trestných činů v dopravě je pácháno na úseku silniční dopravy, jsou v praxi nejčastější znalecké posudky z oboru doprava, odvětví silniční doprava s tím, že i v budoucnu budou mít tyto znalecké posudky s ohledem na postupnou „elektronizaci“ vozidel v dokazování své nezastupitelné místo. Současně jsem vysvětlil, proč se znalecké posudky z oboru doprava, odvětví železniční doprava, přes četnost těchto dopravních nehod, vyskytují v praxi spíše sporadicky, stejně jako znalecké posudky z oboru ekonomika, byť tyto jsou na ústupu z jiných (tam popsanych) příčin.

V kapitole šesté jsem se zaměřil na *posudek ústavu* jakožto důkazní prostředek, který přichází na řadu ve výjimečných, zvláště obtížných případech, vyžadujících zvláštního vědeckého posouzení nebo v případech přezkoumání posudku (či posudků) podaného znalcem, což bývá typické pro trestné činy v dopravě.

Kapitola sedmá se týká *věcných a listinných důkazů*, kdy jsem stručně konkrétně poukázal na nejčastější věcné a listinné důkazy, které se uplatňují u dokazování dopravní kriminality.

Ohledání jsem v kapitole osmé věnoval větší prostor, neboť jeho význam je u dopravních nehod zásadní. Zvláštní pozornost jsem v této souvislosti zaměřil na protokol o nehodě v silničním provozu, když tento listinný důkaz je ve věcech dopravní kriminality naprosto klíčový, neboť je zásadním podkladem a východiskem pro opatření a následné provedení dalších důkazů, jako je výslech obviněného a svědků, vypracování odborných vyjádření a znaleckých posudků, provedení vyšetřovacího pokusu apod.

Konečně v kapitole deváté jsem se pouze pro úplnost zmínil o vyšetření duševního stavu obviněného a svědka, přičemž jsem konstatoval, že tyto důkazní prostředky se u dokazování trestné činnosti v dopravě prakticky neužívají.

K problematice dokazování, které je odrazem trestní politiky státu, lze závěrem v obecné rovině uvést, že jeho právní úprava prochází po roce 1989 zásadními změnami, které postupně umožnily obviněným zcela reálně uplatňovat právo na obhajobu. Tyto změny v dokazování zajistily reálnou ochranu práv obviněného v trestním řízení v rozsahu mezinárodně uznávaných standardů, proti čemuž jistě nelze nic namítat, což však na straně druhé vedlo k určitému oslabení pozice orgánů činných v trestním řízení. Je otázkou, zda ochrana práv obviněného v některých oblastech rámce uvedených standardů poněkud nepřerostla (namátkou lze zmínit podle mého názoru příliš komplikovaný přístup orgánů činných v trestním řízení k některým údajům, které podléhají povinnosti mlčenlivosti a přitom jsou pro dokazování v trestním řízení potřebné) a zda v některých případech nedává obviněným až příliš široký prostor pro případný procesní postup hraničící s obstrukcí při dokazování trestné činnosti.

Osobně považuji za velmi přínosné zejména veškeré změny, které zjednodušují dokazování a jeho provádění v řízení před nalézacím soudem. Jako konkrétní příklad mohu uvést nový způsob protokolace, kdy pořizování

zvukového záznamu o průběhu hlavního líčení výrazně snižuje zátěž soudce, což mu dále umožňuje plně se soustředit na probíhající dokazování. Jako přínos lze dále hodnotit i méně formální provádění dokazování v hlavním líčení ve zjednodušeném řízení, které následuje po podání návrhu na potrestání (např. použitelnost úředních záznamů o podaných vysvětleních osob k důkazu).

Dílčí, byť jistě vítanou změnou, je v tomto směru i novelizovaná díkce ust. § 213 trestního řádu, která nově umožní jednodušší provádění listinných důkazů, které již do budoucna nebude nutné v hlavním líčení obligatorně číst, nýbrž primárně postačí toliko jejich předložení stranám k nahlédnutí.

Z tohoto pohledu bych de lege ferenda uvítal i další změny, které by dokazování zjednodušily všem orgánům činným v trestním řízení a současně stanovily jasné podmínky pro provádění důkazů, které dosud nejsou trestním řádem výslovně upraveny.

V současné době, kdy byl přijat toliko nový trestní zákoník, ale nebyl přijat nový trestní řád, tak máme za sebou poloviční rekodifikaci našeho trestního práva. Jeho reforma tedy nebyla provedena komplexně, neboť dosud došlo pouze k rekodifikaci trestního práva hmotného.

Nicméně již 20. srpna 2008 byl usnesením vlády České republiky č. 996 schválen „Věcný záměr zákona o trestním řízení soudním (trestní řád)“ předložený vládě ministrem spravedlnosti pod č. j. 861/2008. Jednou z jeho velmi diskutovaných novinek byla úprava provádění dokazování v hlavním líčení a problematiky absolutní a relativní neúčinnosti důkazů. Pro hlavní líčení by tak mělo být zcela nově zavedeno důkazní břemeno státního zástupce a trestní řád by měl nově určovat i kritéria posouzení absolutní a relativní neúčinnosti důkazů a nepřípustnosti důkazů (tzv. vylučovací normy). Zatímco zavedení důkazního břemene státního zástupce by zřejmě nečinilo zákonodárci větších obtíží, stanovení zákonných důvodů neúčinnosti důkazů pokládám za velmi ambiciózní, ale současně složitý úkol, jehož splnění by ovšem nepochybně bylo přínosem pro soudní praxi.

Závěrem si dovolím vyslovit přesvědčení, že téma, které jsem zvolil pro svou rigorózní práci, není téma okrajové, nýbrž téma aktuální a přínosné.

Zároveň bych si přál, aby tato práce splnila svůj účel a byla nejen teoretickým pojednáním o dokazování dopravní kriminality, nýbrž aby sloužila i jako doplňující pomůcka a další zdroj informací pro všechny, kteří mají o tuto problematiku profesní zájem.

A N O T A C E

Název práce: Dokazování u trestných činů v dopravě

Název práce v anglickém jazyce: Substantiation of criminal offences in traffic

Klíčová slova: dokazování, trestný čin, doprava

Klíčová slova v anglickém jazyce: substantiation, criminal offence, traffic

Shrnutí rigorózní práce:

V předkládané rigorózní práci jsem popsal institut dokazování se zaměřením na trestnou činnost páchanou v dopravě, neboť této problematice se již téměř deset let věnuji v rámci své rozhodovací činnosti jako soudce okresního soudu. Těžiště dokazování navíc spočívá právě v hlavním líčení před nalézacím soudem. Z tohoto důvodu jsem se také snažil danou problematiku obohatit praktickými příklady vyplývajícími z dosavadní soudní judikatury nebo uvést i konkrétní poznatky přímo ze své soudní praxe.

Zvolené téma má poměrně široký záběr, protože dopravní kriminalita (resp. její následky), se dotýká prakticky celé společnosti, to vše za situace, kdy dopravní nehodovost v České republice je stále velmi vysoká. V důsledku více než 160 000 dopravních nehod, které se v České republice každý rok stanou, umírá přibližně 1 000 lidí ročně a dalších více než 25 000 osob utrpí při nehodě zranění. I když pochopitelně neplatí rovnice, že každá dopravní nehoda je trestným činem, je zřejmé, že trestné činy v dopravě představují i svou četností nikoli nevýznamný okruh spáchané trestné činnosti.

Součástí rigorózní práce bylo rovněž definování základních pojmů této problematiky, mj. i těch, které jsem také označil jako klíčová slova. **Dokazování** v trestním řízení je tedy zákonem upravený postup orgánů činných v trestním řízení, jehož účelem je umožnit těmto orgánům poznání

skutečností důležitých pro jejich rozhodnutí, vyhledat důkazy o nich, tyto důkazy provést a zjištěné poznatky procesně zajistit, prověřit a zhodnotit. Dokazování je tak v trestním řízení vedle rozhodování nejdůležitější procesní činností, neboť všem orgánům činným v trestním řízení umožňuje zjistit skutkový základ pro jejich vlastní rozhodování. **Trestnými činy v dopravě** je třeba rozumět trestné činy spáchané v souvislosti s porušením právních předpisů silničního, železničního, leteckého a plavebního provozu a provozu podzemní dráhy, přičemž v soudní praxi přitom zcela jednoznačně převažují trestné činy spáchané v souvislosti s porušením předpisů silničního provozu, konkrétně zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu.

V jednotlivých kapitolách své práce jsem se dále zabýval dokazováním dopravní kriminality, která má určitá specifika oproti jiným druhům trestné činnosti, kdy jsem se snažil právě na tyto odlišnosti poukázat.

Postupné analýze de lege lata jsem proto podrobil jednotlivé důkazní prostředky, které trestní řád výslovně upravuje, stručně jsem poukázal i na další důkazní prostředky, jejichž způsob provádění naopak není v trestním řádu výslovně upraven, přičemž jsem se vždy zaměřil na jejich vztah k dokazování u trestných činů v dopravě, jejich praktické využití v procesu dokazování a zaměřil se na specifika s tím související. Rovněž tak jsem popsal vývoj právní úpravy dokazování u trestných činů v dopravě a poukázal na změny, k nimž v této oblasti došlo. Tam, kde jsem to považoval za přínosné, jsem si dovolil učinit i návrhy či úvahy de lege ferenda.

V závěru práce jsem shrnul zpracovanou materii a stručně poukázal na připravovanou rekodifikaci trestního práva procesního, která zřejmě přinese významné změny i do oblasti dokazování v trestním řízení, což se nepochybně dotkne i dokazování u trestných činů v dopravě.

Shrnutí rigorózní práce v anglickém jazyce:

Summary:

In the present PhD thesis I report on substantiation in the field of criminal offences committed in traffic, because this subject has been dealt with during my judgement activities performed as a judge of the district court. Substantiation is decisive especially in the proceedings at the adjudication court. Therefore this subject is exemplified by concrete cases of the present judiciary and also by concrete data directly of my judicial practice.

The subject comprises an extensive area because traffic criminality (or its consequences) concerns almost the whole society even under situation when traffic accidents are very frequent in the Czech Republic. Due to over 160.000 traffic accidents happened yearly, approximately 1 000 people die and over 25.000 persons suffer an injury during the accident. Although not every traffic accident can be considered as criminal offence, it is evident that criminal offences committed in traffic represent by their frequency a significant delinquency.

The submitted PhD thesis also presents definition of basic terms of this subject, including those taken as key words in the thesis. **Substantiation** in the proceedings is thus a legally defined procedure of bodies responsible for penal proceedings the purpose of which is to allow these bodies to obtain all facts necessary for their decision-making, find these facts and procedurally prove, verify and evaluate them.

Therefore substantiation in criminal proceedings, besides judgement making, is a crucial procedural activity because bodies responsible for penal proceedings are able to determine the facts of the case necessary for their decision. **Criminal offences in traffic** mean criminal offences committed in

relation with infringement of legal regulations of road and railway traffic as well as air and shipping services. In judicial practice, the committed criminal offences related to infringement of the Highway Code, namely Act No. 361/2000 of Coll. are prevailing.

Individual chapters deal with substantiation in the field of traffic criminality displaying certain specific features compared with other types of delinquency and this specificity is pointed out.

Therefore individual evidence data covered explicitly by the Code of Criminal Procedure are subjected to the *lege lata* analysis, briefly presented are other evidence remedies that on the contrary are not covered explicitly in the Code of Criminal Procedure and attention is paid to their relation to substantiation in traffic criminal offences; their practical application to substantiation process as well as associated specificity are pointed out. The development of legal forms of substantiation in cases of traffic criminal offences is described and changes in this field are mentioned. Cases considered as important are accompanied with proposals or considerations *de lege ferenda*.

In the conclusion, the material covered is summarized and recodification of law of criminal procedure, which is under preparation, is shortly mentioned. This recodification will certainly be considerably reflected also in the field of substantiation in criminal proceedings, including substantiation in traffic criminal offences.

SEZNAM LITERATURY

Knihy a monografie

Jelínek, J. a kol. Trestní zákon a trestní řád. Poznámkové vydání s judikaturou. 26. aktualizované vydání Praha : Linde Praha 2008.

Jelínek, J. a kol. Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou. 1. vydání Praha : Leges 2009.

Jelínek, J. a kol. Trestní právo procesní. 5. aktualizované vydání. Praha : Linde Praha 2007.

Jelínek, J. a kol. Trestní právo hmotné. Obecná část. Zvláštní část. 1. vydání Praha: Linde Praha 2005.

Jelínek, J., Sovák, Z. Rozhodnutí ve věcech trestních. Praha: Eurolex Bohemia 1999.

Novotný, O., Dolenský, A., Jelínek, J., Vanduchová, M. Trestní právo hmotné. I. Obecná část. 3. přepracované vydání. Praha : Codex 1997.

Novotný, O., Dolenský, A., Jelínek, J., Vanduchová, M. Trestní právo hmotné. II. Zvláštní část. 3. přepracované vydání. Praha : Codex 1997.

Musil, J., Kratochvíl, V., Šámal, P. a kol. Kurs trestního práva. Trestní právo procesní. 3. přepracované a doplněné vydání. Praha: C. H. Beck 2007.

Musil, J., Konrád, Z., Suchánek, J. Kriminalistika. 2. přepracované a doplněné vydání. Praha : C. H. Beck 2004.

Císařová, D., Fenyk, J., Gřivna, T. a kol. Trestní právo procesní. 5. vydání. Praha : ASPI 2008.

Hrdlička, P., Kněžínek, J., Mlsna, P. Přehled judikatury ve věcech silničního provozu, silniční dopravy a pozemních komunikací. Praha. Wolters Kluwer ČR 2009.

Musil, J. a kol. Kurs trestního práva. Trestní právo procesní. Praha : C. H. Beck 1999.

Šámal, P. a kol. Trestní řád. Komentář. I. díl. 6. vydání. Praha : C. H. Beck 2008.

Šámal, P. a kol. Trestní řád. Komentář. II. díl. 6. vydání. Praha : C. H. Beck 2008.

Šámal, P. a kol. Trestní zákon. Komentář. 4. vydání. Praha : C. H. Beck 2001.

Šámal, P., Hrachovec, P., Sovák, Z., Púry, F. Trestní řízení před soudem prvního stupně. Praha : C. H. Beck 1996.

Rábek, V. Vybrané postupy analýzy dopravních nehod. Žilina : Edis vydavatel'stvo Žilinskej univerzity 2009.

Rábek, V. Interakce lidského těla s interiérem vozidla. Žilina : Edis vydavatel'stvo Žilinskej univerzity 2009.

Časopisové a jiné články

Jelínek, J. Pojem trestného činu a kategorizace trestných činů. Bulletin advokacie. 2009, č. 10, s. 36 – 42;

Jelínek, J. Nad jedním rozhodnutím o náhradě škody v trestním řízení. Právní rozhledy, 1994, č. 2, s. 56.

Slunský, P. Vazba adhezního řízení na občanské právo a civilní proces. Bulletin advokacie. 2001, č. 3, s. 72.

Fenyk, J. Základy trestní odpovědnosti podle nového trestního zákoníku České republiky č. 40/2009 Sb. Trestní právo. 2009, č. 3, s. 5-6.

Friml, K. K některým otázkám obhajoby v dopravních věcech. Trestněprávní revue, 2008, č. 4, s. 97.

Lata, J. Účel a smysl trestu. Praha : LexisNexis CZ s.r.o., 2007, s. 81 až 82.

Růžička, M. Postup obhájce podle § 89 odst. 2 věty druhé trestního řádu. Právní rádce, 2005, č. 8, s. 48.

Stríž, I. Kdy nastávají účinky usnesení o zahájení trestního stíhání. Trestněprávní revue. 2002, č. 4, s. 112.

Vantuch, P. Důkazy nutné k obhajobě. Právní rádce, 2004, č. 2, s. 60.

Řeháček, J. K možnostem využití prostředků trestního práva při postihu kriminality v silniční dopravě. Trestněprávní revue, 2009, č. 6, s. 171.

Vantuch, P. Výpověď obviněného, jeho vyjádření k obvinění a přerušování výslechu. Bulletin advokacie. 2004, č. 11-12, s. 31.

Heinz, R. Znalecké dokazování. Trestní právo. 2009, č. 7-8, s. 19.

Mazánek, J. Specifika dokazování hospodářské trestné činnosti. Trestní právo. 2008, č. 2, s. 5

Musil, J. Má být omezeno dispoziční právo poškozeného udílet souhlas s trestním stíháním podle § 163 trestního řádu? Trestní právo. 2003, č. 12, s. 9-19.

Zeman, P. Odraz trestní politiky po roce 1990 ve vývoji důkazního práva. Trestněprávní revue, 2008, č. 3, s. 69.

Zeman, P. Dokazování v českém trestním řízení po roce 1990 očima soudců a státních zástupců. Trestněprávní revue, 2009, č. 6, s. 178.

Púry, F. O aktuální judikatuře k dokazování v trestním řízení. Soudní rozhledy, 1998, č. 5, s. 109.

Púry, F. Souhrn aktuální judikatury – VIII. Trestné činy v dopravě. Trestněprávní revue. 2008, č. 12, s. 376.

Púry, F. Souhrn aktuální judikatury – IV. Maření výkonu úředního rozhodnutí. Trestněprávní revue. 2006, č. 11, s. 338.

Kněžínek, J. K maření výkonu úředního rozhodnutí řízením bez řidičského oprávnění podle nového trestního zákoníku. Trestněprávní revue, 2009, č. 7, s. 197.

SEZNAM ZKRATEK U POUŽITÉ JUDIKATURY

R – judikáty uveřejněné ve Sbírce soudních rozhodnutí a stanovisek Nejvyššího soudu České republiky, část trestní

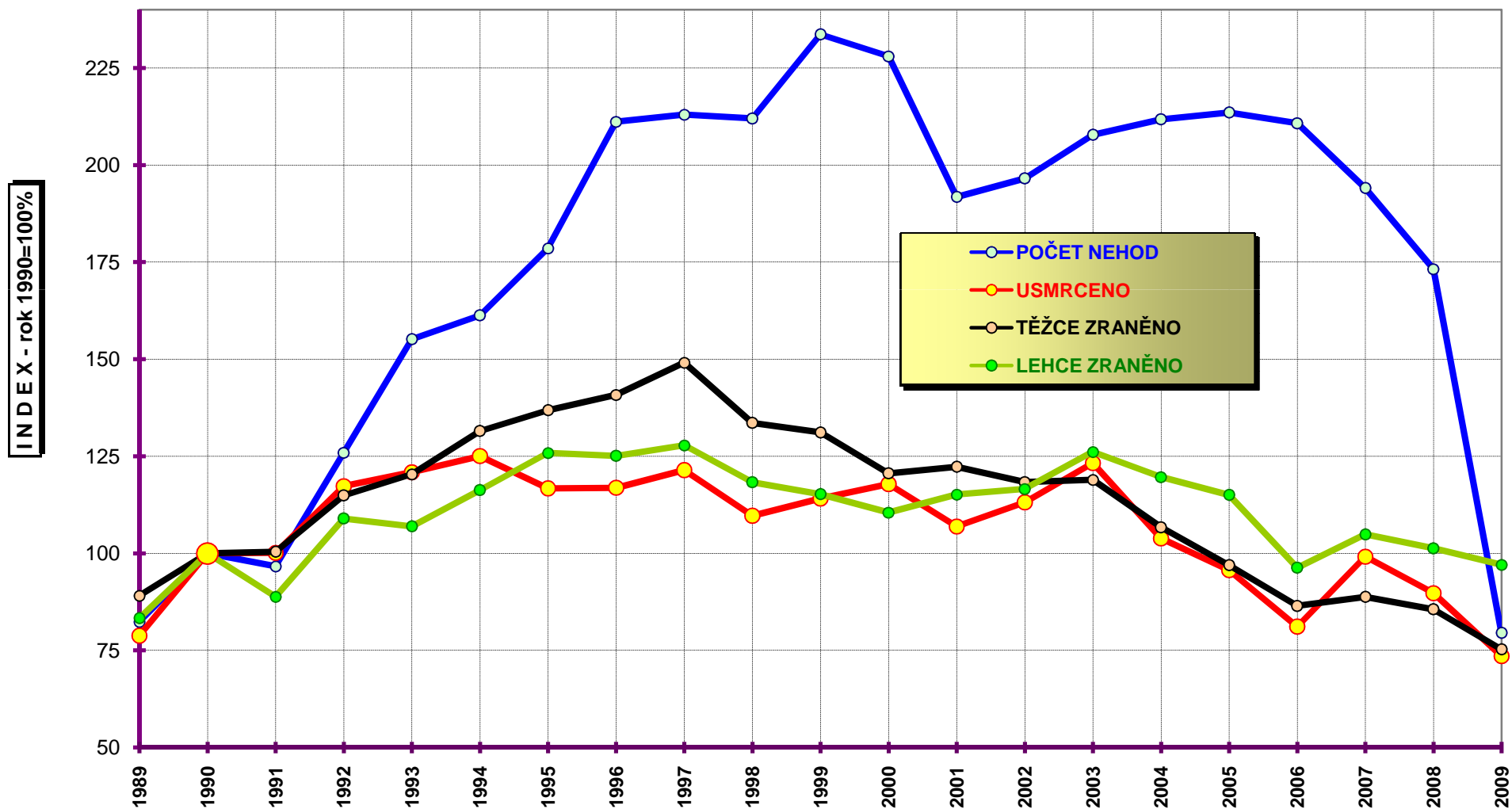
ÚS – Nálezy Ústavního soudu publikované ve Sbírce nálezů a usnesení Ústavního soudu

B – rozhodnutí a další materiály uveřejněné v Bulletinu Nejvyššího soudu České republiky, trestní část

TR NS – judikáty uveřejněné v Souboru trestních rozhodnutí Nejvyššího soudu České republiky, číslo označuje pořadové číslo sešitu/ročník a za pomlčkou je uváděno po písmenu „T“ (trestní) pořadové číslo judikátu

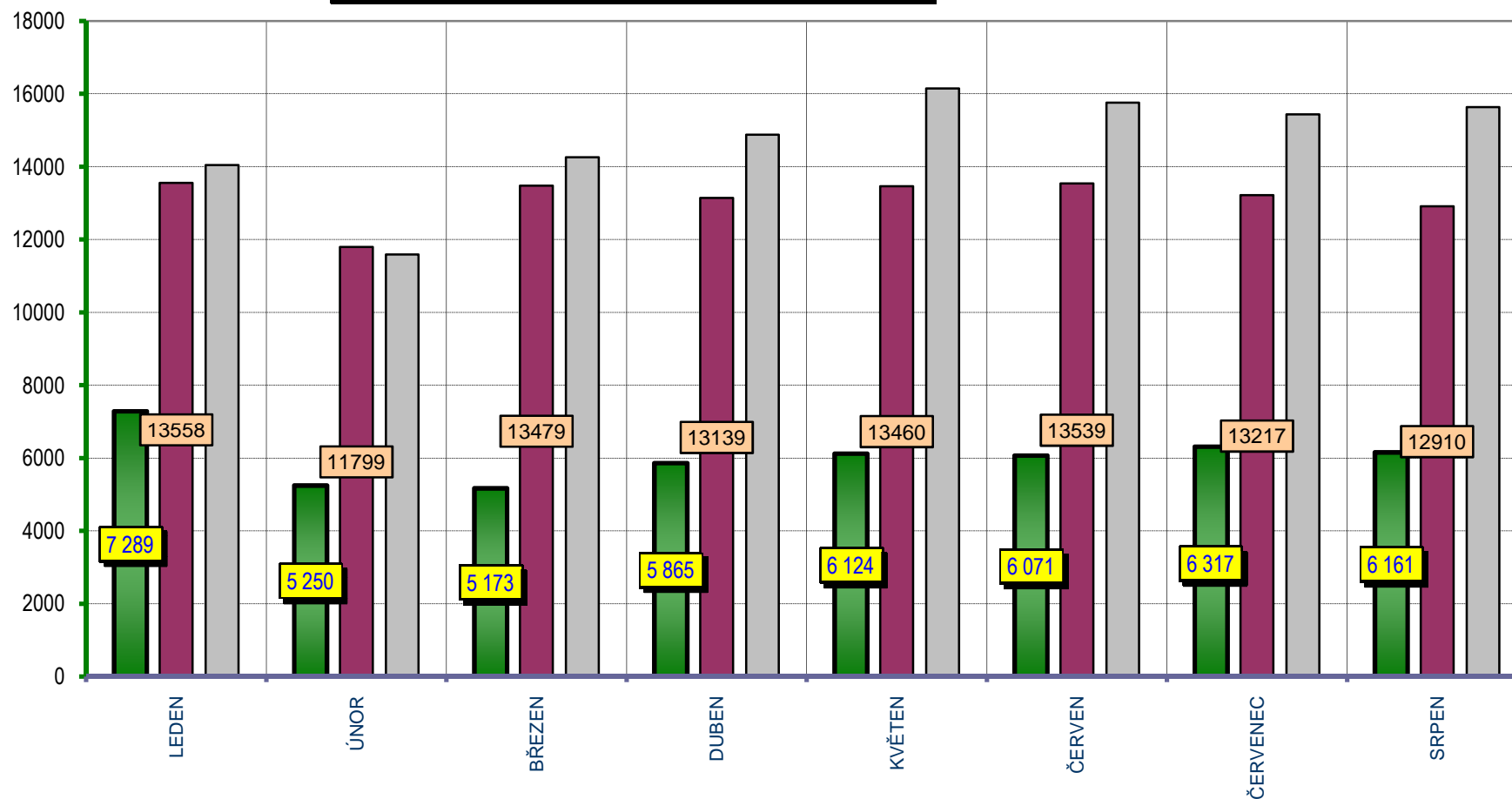
SR – rozhodnutí uveřejněné v časopise Soudní rozhledy

**VÝVOJ POČTU NEHOD A JEJICH NÁSLEDKŮ,
za leden až srpen od r. 1989**



POROVNÁNÍ MĚSÍCŮ - počet nehod; rok 2007 až 2009

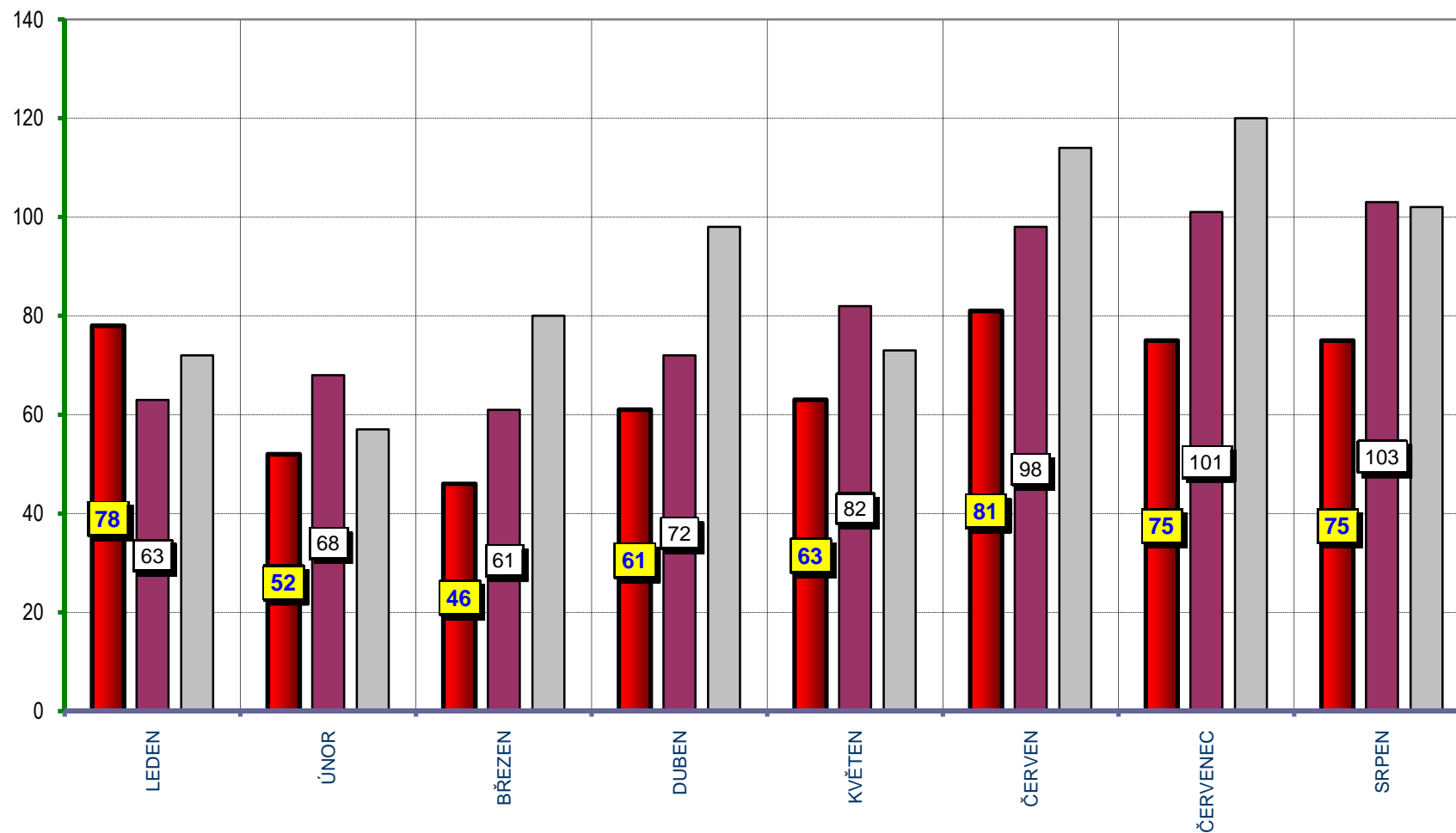
počet nehod



■ ROK 2009 ■ ROK 2008 ■ ROK 2007

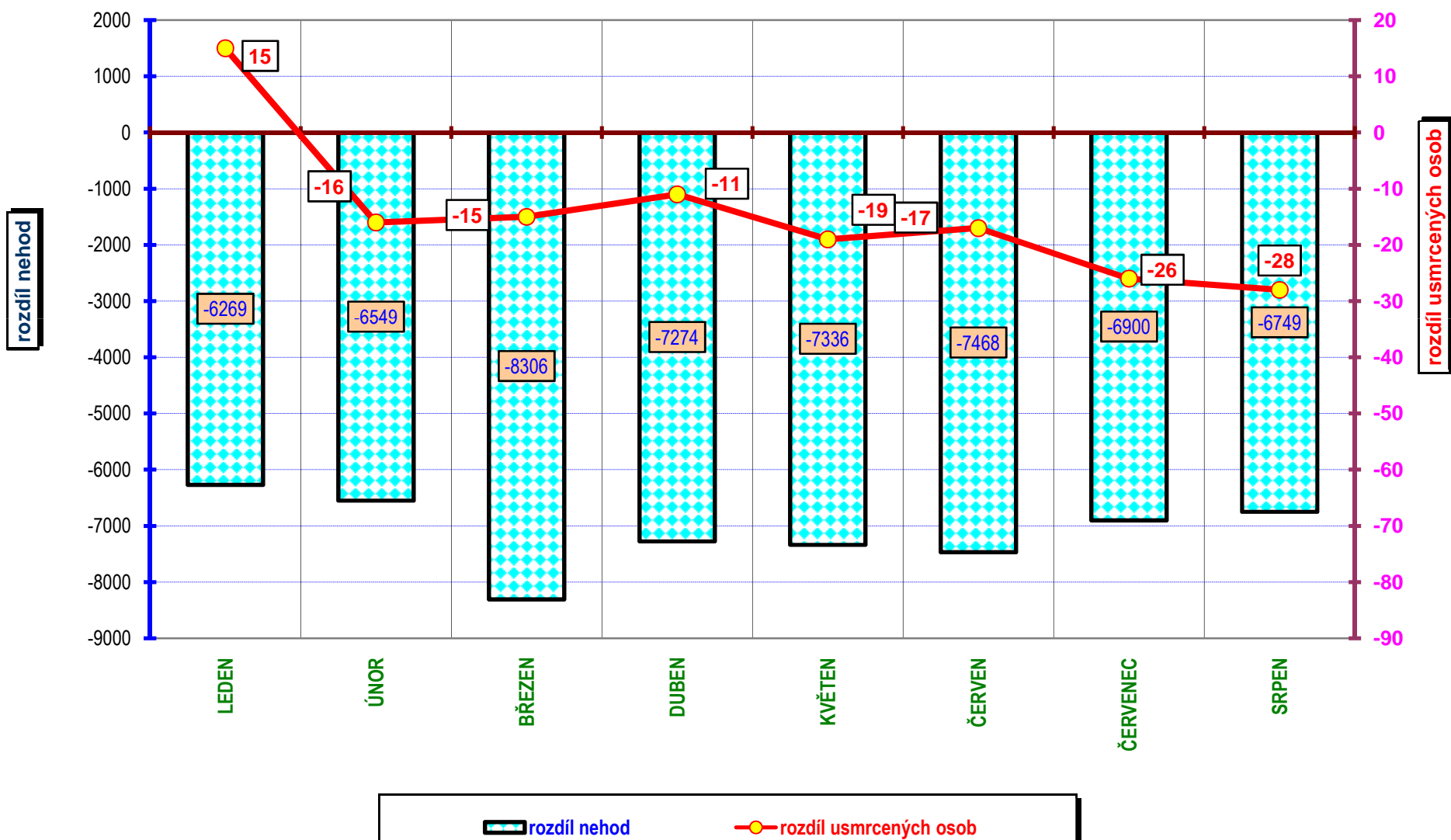
POROVNÁNÍ MĚSÍČŮ - počet usmrcených osob; rok 2007 až 2009

počet usmrcených osob

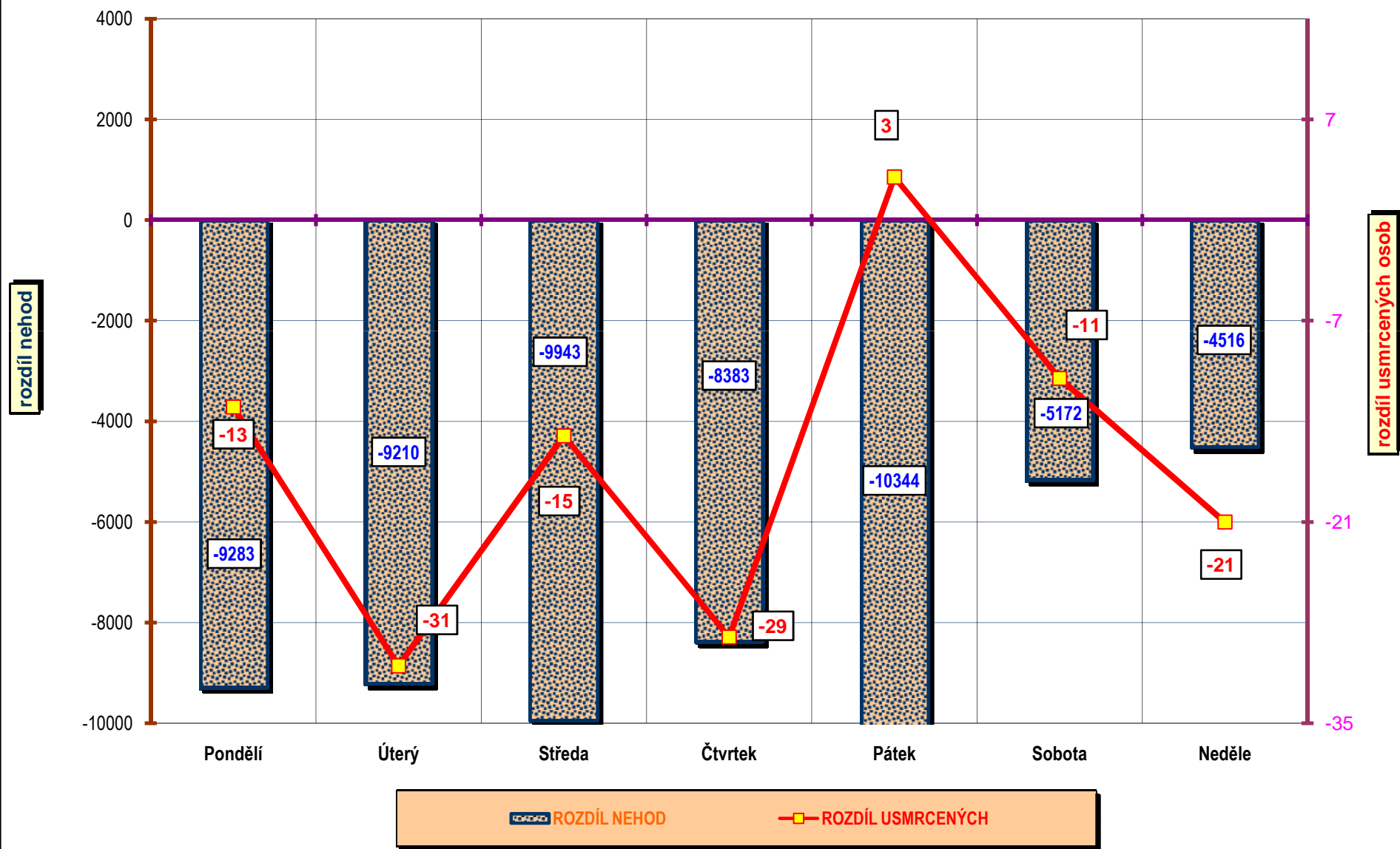


■ ROK 2009 ■ ROK 2008 ■ ROK 2007

Porovnání měsíců - rok 2009 oproti roku 2008

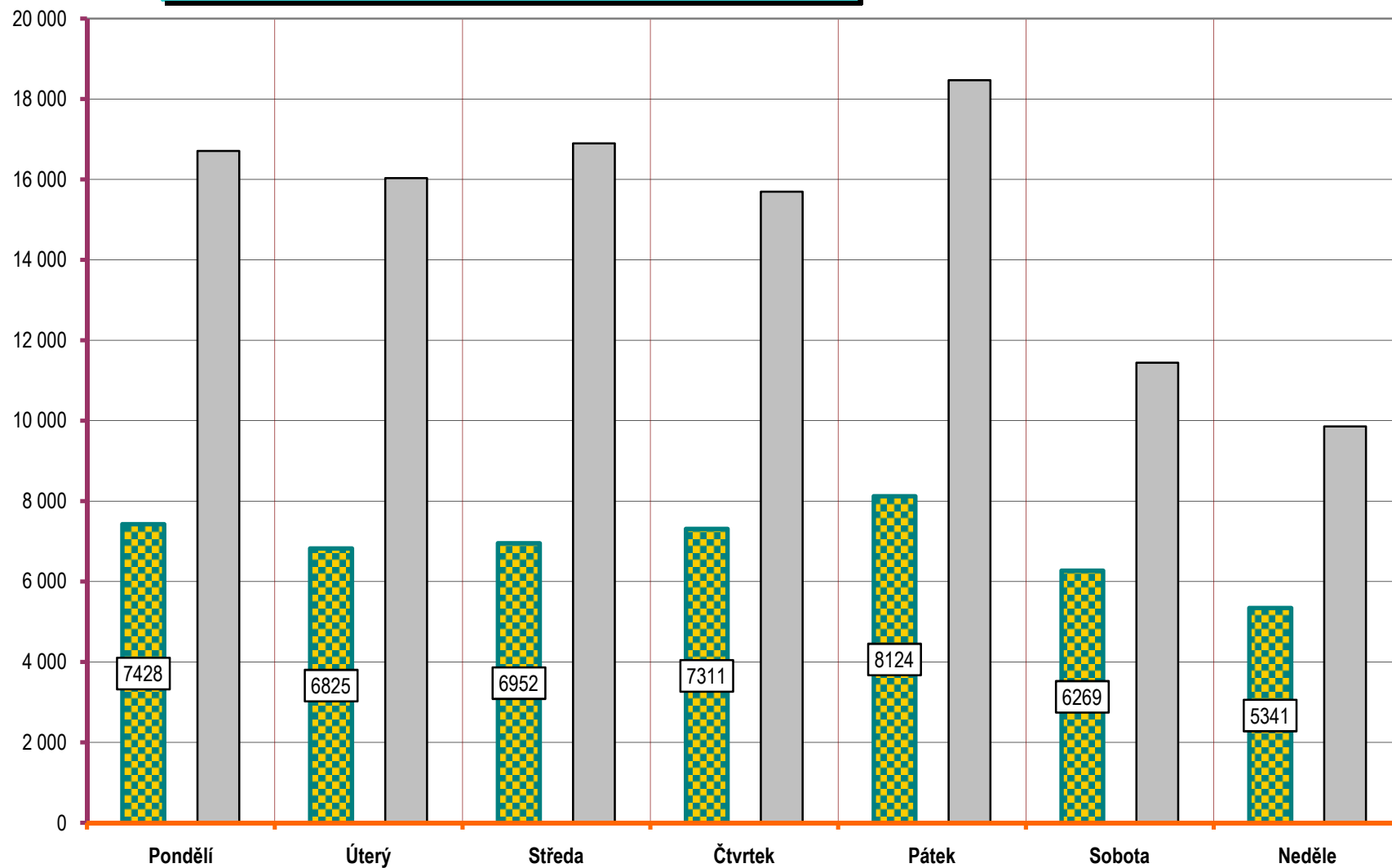


Porovnání dnů v týdnu - období leden až srpen; rok 2009 a 2008



DENNÍ ČLENĚNÍ NEHOD - období leden až srpen ; rok 2008 a 2009

POČET NEHOD

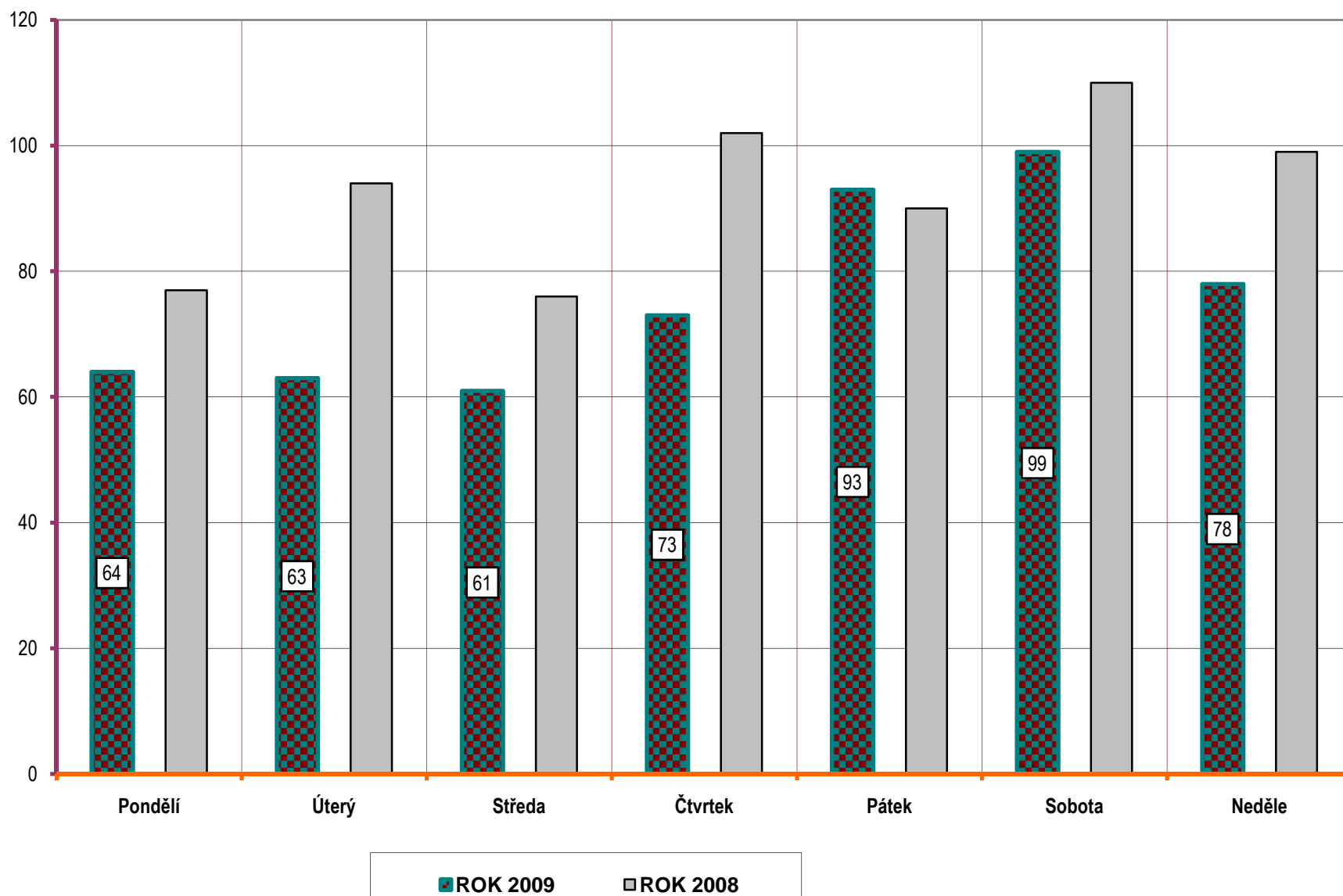


ROK 2009

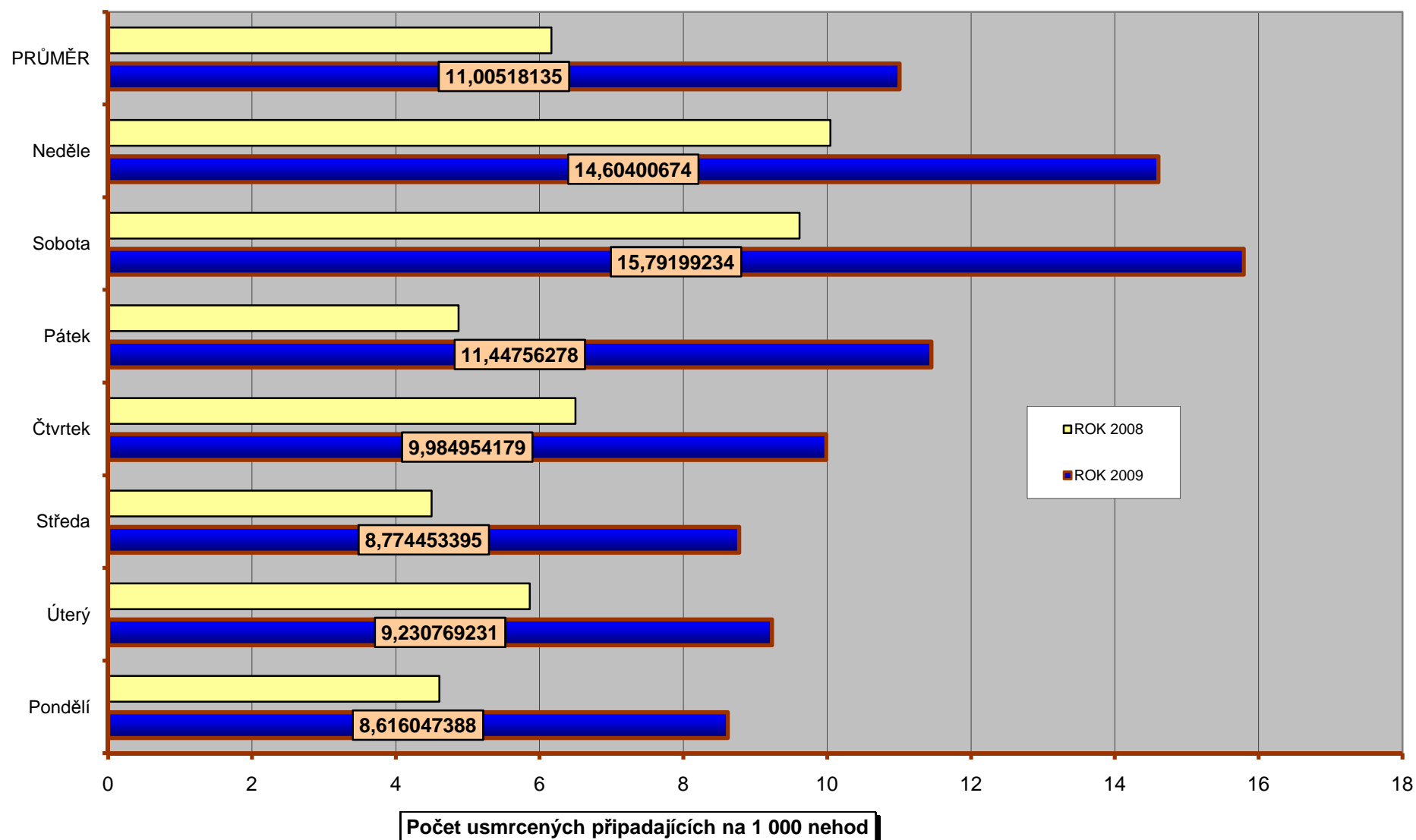
ROK 2008

DENNÍ ČLENĚNÍ USMRČENÝCH - období leden až srpen; rok 2008 a 2009

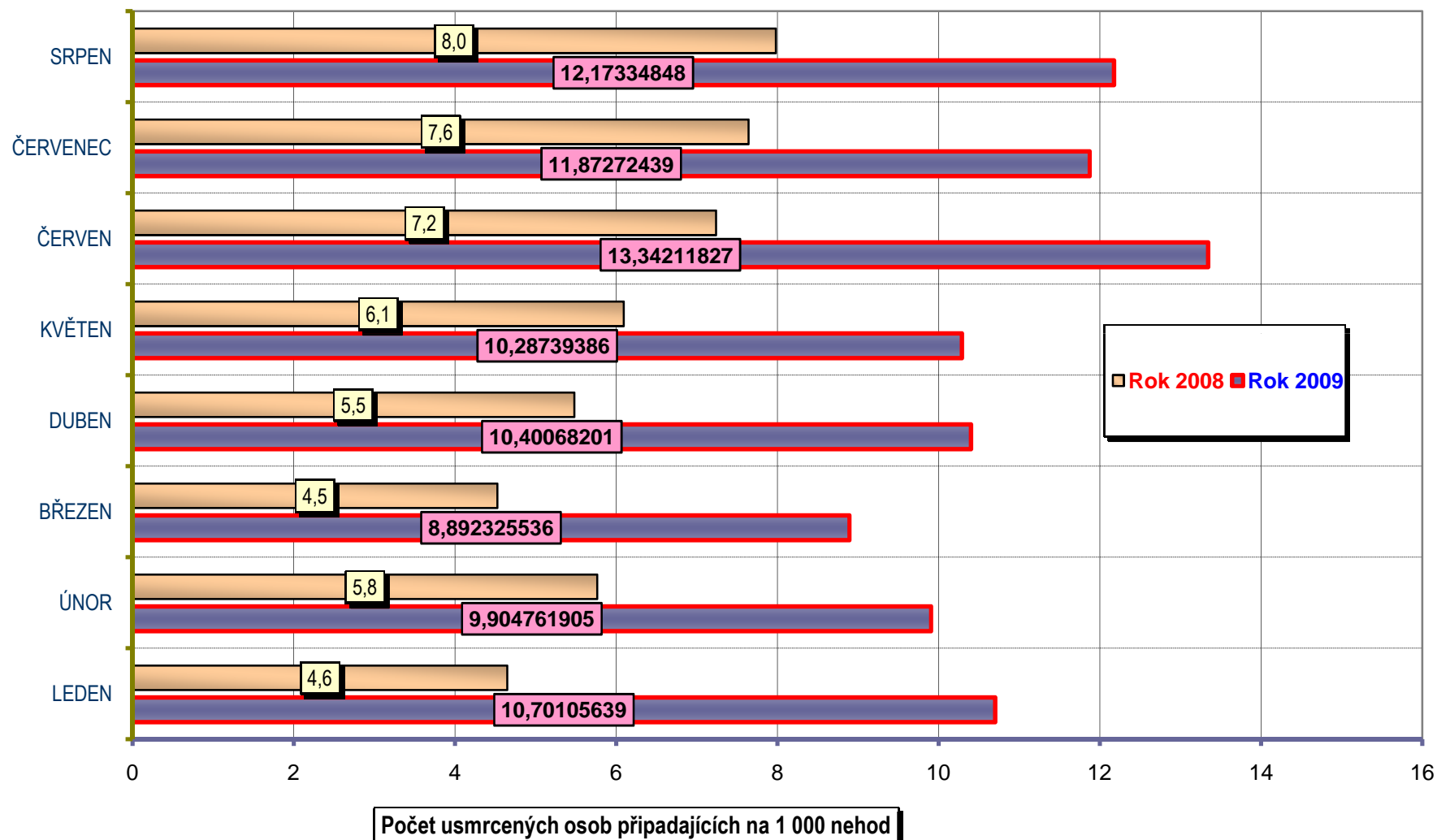
POČET USMRČENÝCH OSOB



Dny v týdnu - závažnost nehod; období leden až srpen; rok 2008 a 2009

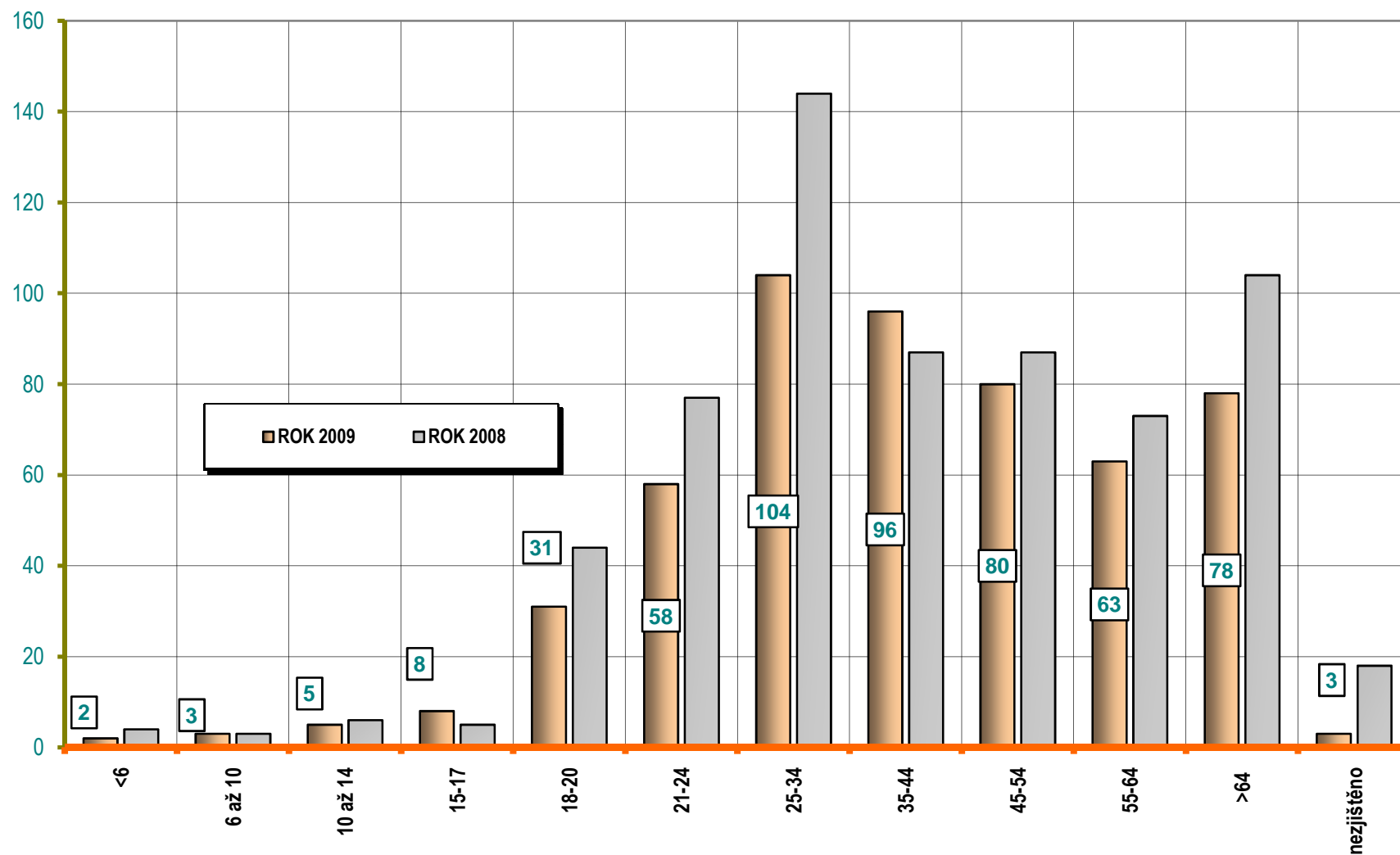


Měsíce roku 2009 - závažnost nehod; porovnání s předchozím rokem



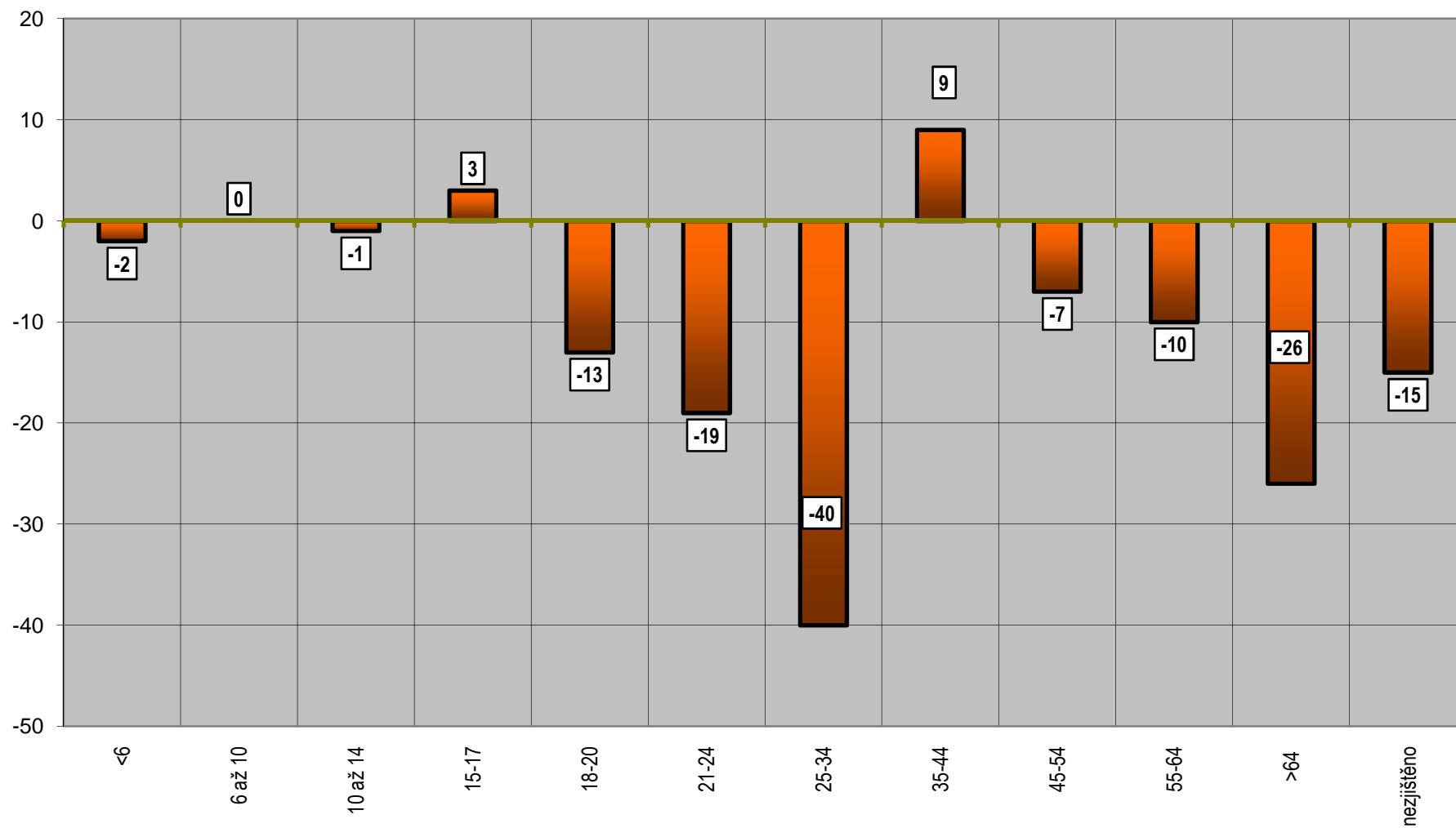
Věkové kategorie usmrcených osob; leden až srpen; rok 2009

Počet usmrcených osob



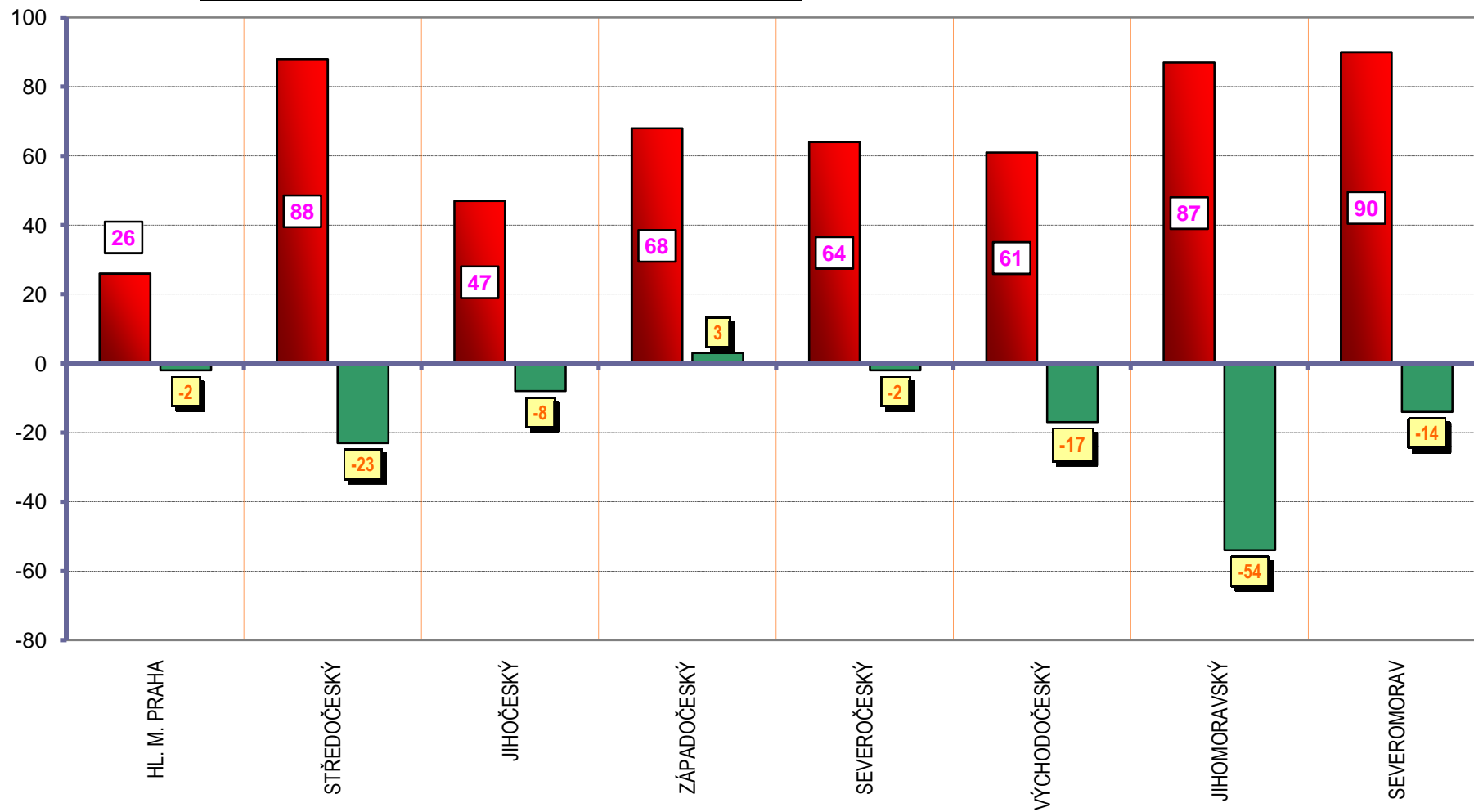
Věková kategorie usmrcených - leden až srpen - rozdíl oproti r. 2008;

Počet usmrcených osob



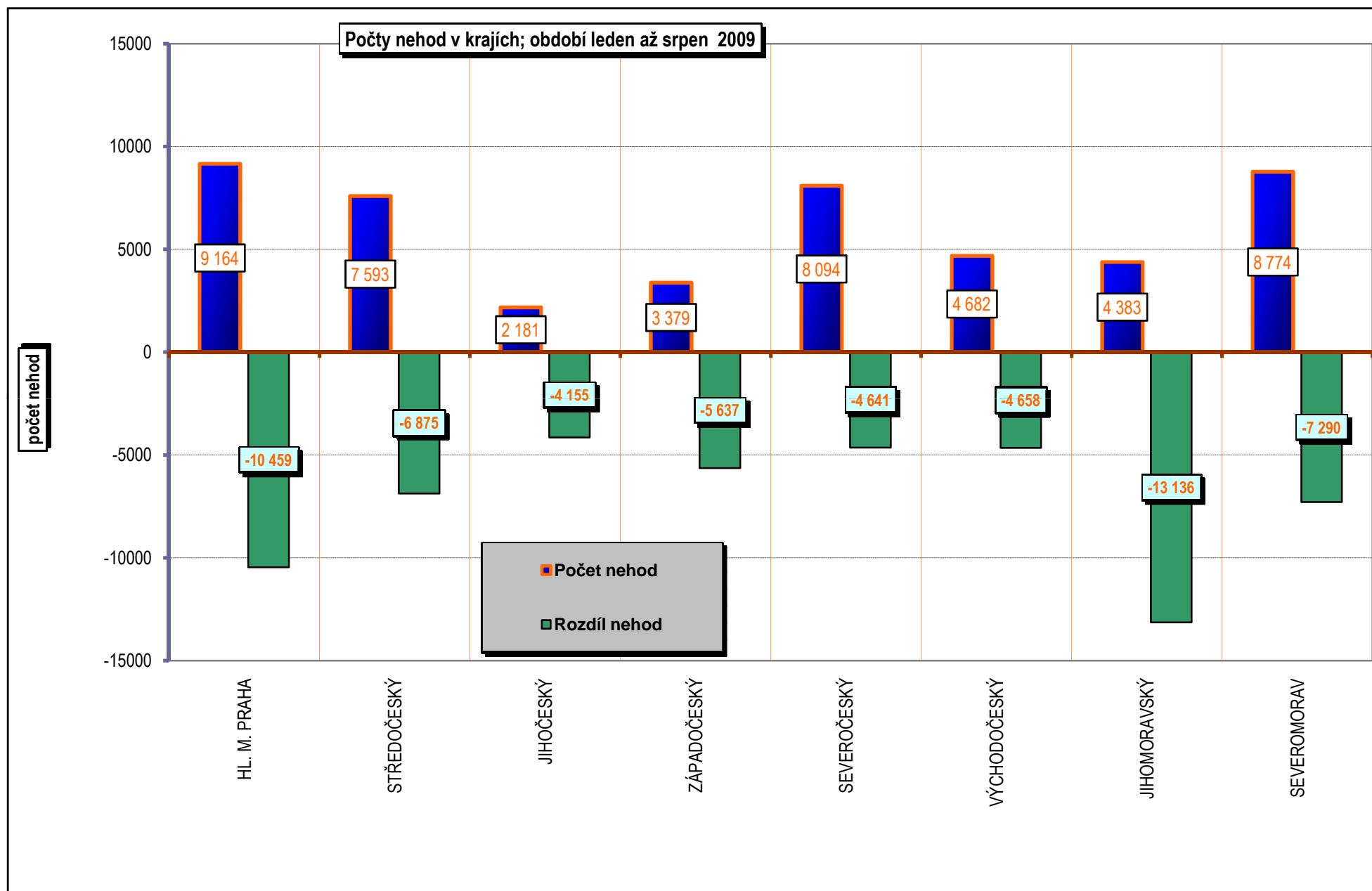
Počty usmrcených osob v krajích; období leden až srpen 2009

počet usmrcených osob



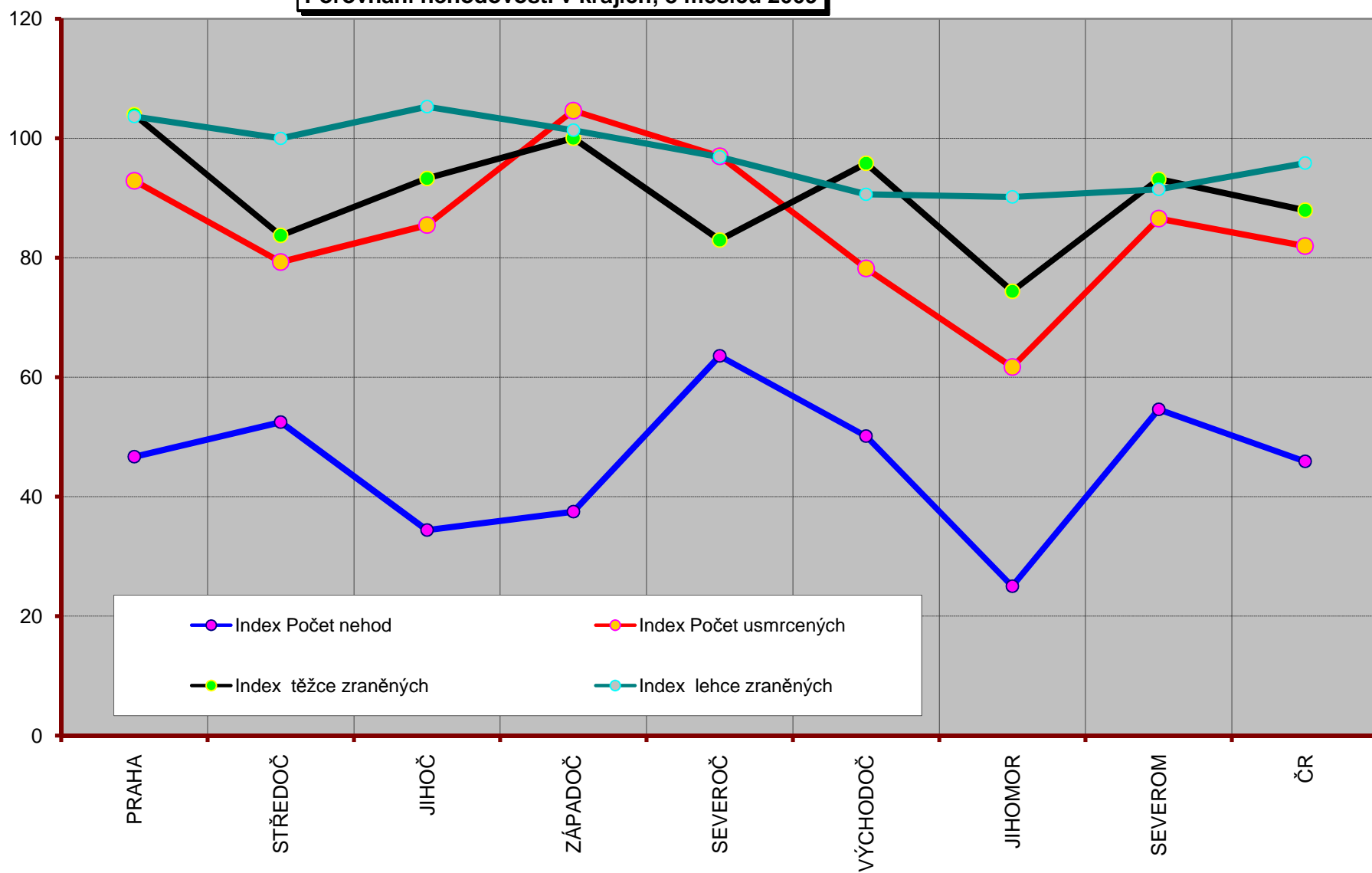
Počet usmrcených

Rozdíl usmrcených



Porovnání nehodovosti v krajích; 8 měsíců 2009

index /rok 2008 = 100%



Porovnání vývoje počtu usmrcených osob v měsících roku 2009, oproti mezním měsíčním hodnotám v období let 1990 až 2008 -

